RAPPORT

# Bijlage 17 - Ruimtelijke onderbouwing grondreinigingsinstallatie TTOP5

Aanvraag omgevingsvergunning 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'

Klant: Schiphol Nederland B.V.

Referentie: BI6955-MI-RP-231211-1205
Status: Definitief/01
Datum: 11 december 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

**HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.**

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 70 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Bijlage 17 - Ruimtelijke onderbouwing grondreinigingsinstallatie TTOP5

Sub titel: Aanvraag omgevingsvergunning 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'
Referentie: BI6955-MI-RP-231211-1205
Uw kenmerk BI6955
Status: Definitief/01
Datum: 11 december 2023
Projectnaam: Grondreinigingsinstallatie TTOP5
Projectnummer: BI6955
Auteur(s): R.S. / F.S.

Opgesteld door: R.S.

Gecontroleerd door: R.B./J.B.

Datum: 11 december 2023

Goedgekeurd door: F.S.

Datum: 11 december 2023

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 anderzins 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.*

Royal HaskoningDHV

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| **1** | **Inleiding** | **1** |
| 1.1 | Aanleiding en doel | 1 |
| 1.2 | Locatie en beschrijving plangebied | 1 |
| 1.3 | Planologisch kader | 2 |
| 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 | 8 |
| 2.3 | Landschappelijke inpassing | 11 |
| 2.4 | Omkeerbaarheid | 13 |
| **3** | **Beleidskader** | **15** |
| 3.1 | Rijksbeleid | 15 |
| 3.2 | Provinciaal en regionaal beleid | 18 |
| 3.3 | Gemeentelijk beleid | 28 |
| 3.4 | Conclusie beleidskader | 31 |
| **4** | **Omgevingsaspecten** | **33** |
| 4.1 | Watertoets | 33 |
| 4.2 | Bodem | 35 |
| 4.3 | Verkeer | 36 |
| 4.4 | Geluid | 38 |
| 4.5 | Luchtkwaliteit | 43 |
| 4.6 | Ecologie | 45 |
| 4.7 | Externe veiligheid | 50 |
| 4.8 | Bedrijven en milieuzonering | 51 |
| 4.9 | Cultuurhistorie en archeologie | 53 |
| 4.10 | Ontplofbare oorlogsresten | 54 |
| 4.11 | Kabels en leidingen | 54 |
| 4.12 | M.e.r.-aanmeldnotitie | 54 |
| **5** | **Procedure en economische uitvoerbaarheid** | **57** |
| 5.1 | Procedure | 57 |
| 5.2 | Economische uitvoerbaarheid | 57 |

6 Conclusie 58

# Figuren

Figuur 1: Locatie en plangebied ‘TTOP5’ - Schiphol Noordwest. 2
Figuur 2: Ligging TTOP5 t.o.v. de omgeving. 2
Figuur 3: Vigerende bestemmingsplan 'Haarlemmermeer 2014', onherroepelijk (vastgesteld op 04-12-2014). 3
Figuur 4: Het plangebied TTOP5. 5
Figuur 5: Geometrische rasterstructuur van het droogmakerijlandschap ten noordoosten van Tweeduizend EI. 6
Figuur 6: Overzichtskaart Haarlemmermeerpolder uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 – Provincie Noord-Holland. 7
Figuur 7: Aanzicht locatie TTOP5 (blauw omkaderd) vanuit het noordoosten (oriëntatie in lijn met Hoofdvaart) (bron: Google Earth). 8
Figuur 8: Indicatieve weergave van de TTOP5. 9
Figuur 9: Locatieaanduiding van de verschillende ‘TTOPs’. 11
Figuur 10: Voorbeeld van toepassing Schiphol Grove (Leidraad Buitenruimte Schiphol, 2022, p. 25). 12
Figuur 11: Indicatieve weergave van de berkenclusters (noord- en oostzijde) en haagbeplanting TTOP5. 13
Figuur 12: Uitsnede van Bijlage 1 behorende bij artikel 2.2.1 van het LIB Schiphol. TTOP5 is blauw omkaderd weergegeven. 17
Figuur 13: Agrarische bedrijven (OV NH2020). 21
Figuur 14: Bodemsanering (OV NH2020). 22
Figuur 15: Landelijk gebied (OV NH2020). 23
Figuur 16: Historische en moderne structuur (bron: Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040, p. 85) met aanduiding planlocatie. 24
Figuur 17: Gebiedsspecifieke begrenzingen (Kwaliteitsimpuls Zonneparken, Provincie Noord-Holland, 2019, p. 11). 25
Figuur 18: LIB5 zone Schiphol (OV NH2020). 26
Figuur 19: Peilbesluit (OV NH2020). 27
Figuur 20: Permanente bollenteelt (OV NH2020). 28
Figuur 21: Reservering tweede terminal Schiphol (OV Haarlemmermeer 2040). 29
Figuur 22: Zoekgebied Zonnecarré (OV Haarlemmermeer 2040). 30
Figuur 23: Legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland. 34
Figuur 24: Gebiedsaanduiding van het Hoogheemraadschap van Rijnland. 35
Figuur 25: Aantal verkeersbewegingen in de gebruiksfase per jaar. 37
Figuur 26: Parkeerkencijfers CROW (bron: CROW-publicatie 317). 37
Figuur 27: Onderzochte situatie geluidsonderzoek. 38
Figuur 28: Overzicht activiteiten TTOP5. 40
Figuur 29: Vergunde akoestische waarden Schiphol. 41
Figuur 30: Rekenresultaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus. 42
Figuur 31: Resultaten maximale geluidsniveaus. 43
Figuur 32: Hoogste jaargemiddelde bronbijdrage (in µg/m$^3$) (bron: Peutz, 26 april 2023). 44

Figuur 33: Hoogste jaargemiddelde concentraties (incl. achtergrond) (bron: Peutz, 26 april 2023). 45
Figuur 34: Ligging van het plangebied (rode omlijning) ten opzichte van het NNN. 47
Figuur 35: Locatie TTOP1 t/m TTOP5. 48
Figuur 36: Stikstofemissies TTOP1- t/m TTOP4 bij feitelijke bedrijfsvoering. 49
Figuur 37: Stikstofemissies TTOP5 grondreinigingsinstallatie feitelijke bedrijfsvoering. 49
Figuur 38: Cumulatieve depositiebijdrage TTOP's. 49
Figuur 39: Relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype. 52
Figuur 40: Richtafstanden 'gemengd gebied' bedrijven en milieuzonering volgens VNG (2009). 53
Figuur 41: Schematische weergave m.e.r.-(beoordelings)plicht. 55

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Bij projectactiviteiten op Schiphol Nederland B.V. (hierna Schiphol) komt grond vrij die poly- en perfluoralkylstoffen (verder PFAS) kan bevatten. De met PFAS verontreinigde grond bij Schiphol wordt primair bepaald door perfluoroctaansulfonzuur (PFOS). PFOS is groep chemische stoffen die behoort tot de PFAS. Deze groep chemische stoffen is door de mens gemaakt en komt van nature niet voor in het milieu. De met PFAS verontreinigde grond wordt op verschillende locaties binnen Schiphol (tijdelijk) opgeslagen omdat er onvoldoende hergebruiks-, reinigings- en/of verwijderingsmethoden zijn. Die methoden zijn nu beschikbaar, waardoor het voor Schiphol mogelijk wordt om de grond zelf te reinigen en hergebruiken in plaats van als afval af te voeren naar derden. Hiermee wordt niet alleen circulair hergebruik beoogd, maar ook het verminderen van (milieu)overlast naar de omgeving in verband met het transport dat gepaard gaat met de afvoer van alle verontreinigde grond.

Schiphol is voornemens om tijdelijk een grondreinigingsinstallatie te realiseren voor het reinigen van de met PFAS verontreinigde grond. De met PFAS verontreinigde grond is afkomstig van diverse locaties op het Schiphol terrein. Op deze wijze realiseert Schiphol een oplossing binnen de grenzen van de inrichting voor PFAS verontreinigde grond en kan het gereinigde materiaal hoogwaardig worden hergebruikt in Schiphol projecten. Dit zorgt voor minder gebruik van primaire materialen en draagt bij aan de circulariteitsdoelstellingen van Schiphol.

Er is voorzien dat er zeven jaar nodig is om met deze grondreinigingsinstallatie de met PFAS verontreinigde grond te reinigen. Daarom wordt er aan de omgevingsvergunning een periode van maximaal zeven jaar verbonden. Dit is inclusief één jaar voor de bouw- en afbouwgerelateerde werkzaamheden ten behoeve van de grondreinigingsinstallatie. Zodra de verontreinigde grond is gereinigd, is er geen noodzaak meer om de grondreinigingsinstallatie in bedrijf te behouden. Na deze periode wordt de grondreinigingsinstallatie ontmanteld en wordt de locatie teruggebracht naar oorspronkelijke staat. Voor met PFAS verontreinigde grond die vrijkomt na deze periode zoekt Schiphol tijdig een andere oplossing.

Het projectgebied is in de toekomst mogelijk onderdeel van de ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid. Deze ontwikkeling bevindt zich in een vroeg stadium en de precieze indeling van het gebied is daarmee onbekend. De tijdelijke aard van de grondreinigingsinstallatie staat de mogelijke ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid niet in de weg.

Het vigerende bestemmingsplan ‘Haarlemmermeer 2014’ laat de voorgenomen ontwikkeling niet zonder meer toe. Met de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (art. 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat afwijken van het vigerende bestemmingsplan verantwoord is.

## 1.2 Locatie en beschrijving plangebied

Schiphol is voornemens om de grondreinigingsinstallatie te realiseren op een locatie genaamd ‘TTOP5’ (Schiphol Noordwest, Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer). TTOP5 is gesitueerd direct ten zuiden van de weg ‘Tweeduizend El’ te Badhoevedorp. Ten zuidwesten van TTOP5 ligt een parkeerterrein. Verder is TTOP5 omgeven door agrarische kavels. TTOP5 wordt omringd door watergangen en heeft een oppervlakte van afgerond 10 hectare. In Figuur 1 is de locatie van TTOP5, blauw omkaderd, weergegeven. In Figuur 2 is de locatie ten opzichte van de omgeving, blauw omkaderd, weergegeven.



*Figuur 1: Locatie en plangebied 'TTOP5' - Schiphol Noordwest.*




*Figuur 2: Ligging TTOP5 t.o.v. de omgeving.*

## 1.3 Planologisch kader

Ter plaatse van TTOP5 geldt het volgende bestemmingsplan: 'Haarlemmermeer 2014', onherroepelijk (vastgesteld op 04-12-2014). TTOP5 heeft de Enkelbestemming 'Agrarisch'. Daarnaast gelden er twee gebiedsaanduidingen: Gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie' en Gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – lib'.

**Enkelbestemming 'Agrarisch'**
De Enkelbestemming 'Agrarisch' laat de voorgenomen ontwikkeling niet zonder meer toe, want deze gronden zijn hoofdzakelijk bestemd voor *"agrarische bedrijfsactiviteiten met een in hoofdzaak grondgebonden bedrijfsvoering, met uitzondering van glastuinbouw, intensieve veehouderij en stoeterij"*.

**Gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie'**
Ter plaatse van de Gebiedsaanduiding 'geluidszone – industrie' zijn geen geluidgevoelige gebouwen toegestaan. De voorgenomen grondreinigingsinstallatie is geen geluidsgevoelig gebouw zoals bepaald onder de Wet geluidhinder. Deze gebiedsaanduiding is daarmee niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

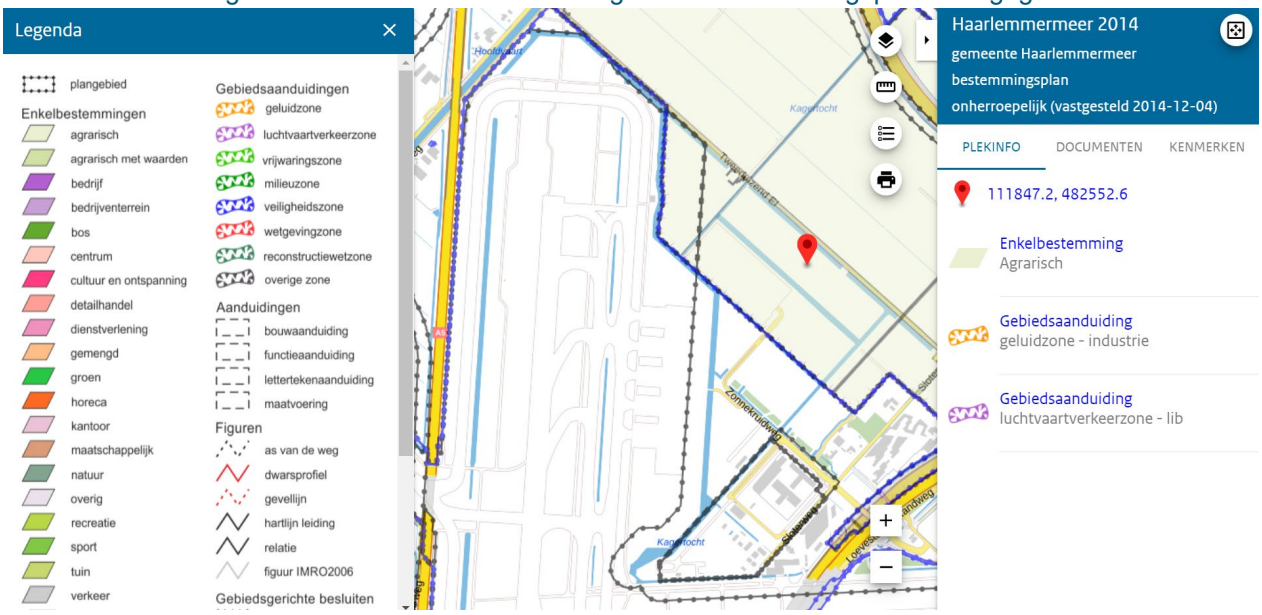
**Gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – lib'**
Volgens artikel 31 van het bestemmingsplan 'Haarlemmermeer 2014' geldt ter plaatse van de Gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – lib' het 'Luchthavenindelingsbesluit Schiphol' (LIB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (amvb, geconsolideerd, 28-10-2021).
Artikel 31.1 Luchtvaartverkeerszone-LIB 2.2.1, stelt dat: "Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.1, zoals aangegeven in bijlage LIB221, gelden de beperkingen met betrekking tot bebouwing en het gebruik daarvan, gesteld in artikel 2.2.1 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'".

Artikel 31.2 Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.2, stelt dat: "Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2, zoals aangegeven in bijlage LIB222, gelden de beperkingen met betrekking tot de hoogte van gebouwen, andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde en objecten, gesteld in artikel 2.2.2 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'".

Artikel 31.3 Luchtvaartverkeerzone-LIB 2.2.3, stelt dat: "Voor zover de gronden, met de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib', zijn gelegen binnen de luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3, zoals aangegeven in bijlage LIB223, gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking, gesteld in artikel 2.2.3 van het 'Luchthavenindelingbesluit Schiphol'".

TTOP5 valt niet in de gebieden aangeduid op de bij het LIB artikel 2.2.1, 2.2.2 en 2.2.3 behorende kaarten zoals weergegeven in bijlagen 3, 4 en 5 van het LIB. De gebiedsaanduiding is daarmee niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

In onderstaande Figuur 3 is een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weergegeven.




*Figuur 3: Vigerende bestemmingsplan 'Haarlemmermeer 2014', onherroepelijk (vastgesteld op 04-12-2014).*

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het met het vigerende bestemmingsplan. Dit betekent dat voor de realisatie en het gebruik een omgevingsvergunning voor afwijking bestemmingsplan (art. 2.1, lid 1, sub c Wabo) is vereist. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat afwijken van het vigerende bestemmingsplan verantwoord is.

## 1.4 Afwijken van het bestemmingsplan

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en in het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald wanneer het bevoegd gezag mag besluiten om afwijkingen in strijd met het bestemmingsplan toe te staan. Voorts wordt voorgeschreven welke procedure er moet worden doorlopen, voordat een afwijking kan worden toegestaan. Op grond van artikel 2.12 Wabo kan een afwijking worden toegestaan door:

- Het verlenen van een binnenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 1º Wabo);
- Het verlenen van een afwijking voor kruimelgevallen (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 2º Wabo);
- Het verlenen van een buitenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3º Wabo).

Voor de beoogde realisatie en gebruik van een grondreinigingsinstallatie op TTOP5 kan geen gebruik worden gemaakt van in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingsbevoegdheden, omdat het plan geen afwijkingsregels voor strijdig gebruik bevat.

Wanneer van de ‘kruimelgevallenregeling’ gebruikt wordt gemaakt moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Eén van die voorwaarden is dat het Besluit m.e.r. niet van toepassing mag zijn voor o.a. lid 11 (zie Artikel 5, lid 6, van bijlage II, van het Bor). Op de grondreinigingsinstallatie is categorie D18.1 van bijlage 1 van het Besluit m.e.r. van toepassing. Derhalve kan er geen beroep worden gedaan op een afwijking voor kruimelgevallen.

Voor de gevallen, zoals de voorgenomen ontwikkeling, waarbij afwijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 1°of 2° Wabo niet mogelijk is, biedt artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° Wabo de mogelijkheid om van het bestemmingsplan af te wijken met een omgevingsvergunning, als de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing komen alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening voor dit project aan de orde. Er wordt aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de beginselen van een goede ruimtelijke ordening.

Hoewel er met een omgevingsvergunning ter afwijking van het bestemmingsplan in beginsel geen tijdelijk aan de vergunning is gebonden, wordt er in dit geval wel een tijdelijkheid aan de vergunning verbonden.

## 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

Het plangebied bevindt zich in Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer, aan de Tweeduizend El op het zogenaamde TTOP5 (Schiphol Noordwest) terrein. Het plangebied wordt omringd door watergangen en is afgerond 10 hectare groot.

Voor deze locatie is in het verleden een tijdelijke omgevingsvergunning (zaaknummer: 7606463, d.d. 9 mei 2018) verleend voor een tijdelijke grondopslagvoorziening. Deze tijdelijke grondopslagvoorziening is inmiddels ontmanteld en deze tijdelijke vergunning is verlopen.

In onderstaande Figuur 4 is het plangebied blauw omkaderd.



*Figuur 4: Het plangebied TTOP5.*

**Droogmakerijenlandschap**

Op grotere schaal maakt het gebied onderdeel uit van het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder, dat ten noordoosten van de weg Tweeduizend El nog goed zichtbaar en beleefbaar is (zie Figuur 5). Kenmerkend voor dit landschap is het geometrische raster van vaarten, tochten, polderwegen en boombeplanting (zie Figuur 6). De Hoofdvaart (in de lengterichting) en de Kruisvaart vormen samen het assenkruis, met het hart in Hoofddorp (huidige Beursplein). Parallel aan deze lijnen liggen de tochten (zoals de Kagertocht) en polderwegen (zoals de Sloterweg). Langs de Hoofdvaart en de parallel daaraan lopende polderwegen werden de boerderijen gebouwd. De afstand tussen deze polderlinten is twee kilometer. (Met de invoering van het metriek stelsel in Nederland in 1816 werd de oude lengtemaat el gelijkgesteld aan één meter, daaraan ontleent de weg Tweeduizend El zijn naam.) Deze maat wordt opgedeeld door de tochten, zodat de kaveldiepte 1.000 meter bedraagt. De oorspronkelijke kavelbreedte was 200 meter met om de drie kilometer een dwarsweg. Omwille van de waterhuishouding werden de kavels al gauw gesplitst in kavels van 100 of 50 meter. Desondanks is de verkavelingsstructuur nog steeds erg bepalend voor het landschap en grondgebruik in de polder.

De ruimtebeleving van de openheid van het polderlandschap is vooral langs de Hoofdvaart en rondom de Polderbaan nog goed beleefbaar (het gebied dat ook is aangewezen als Bijzonder Provinciaal landschap Haarlemmermeer-Noord). Met name ten zuiden van Zwanenburg, tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep (totdat Park21 gerealiseerd is) en ten zuiden van Nieuw-Vennep is het landschap zeer open gebleven, met enkele infrastructurele doorsnijdingen (snelwegen en spoorlijnen: de moderne landschapslaag).




*Figuur 5: Geometrische rasterstructuur van het droogmakerijlandschap ten noordoosten van Tweeduizend El.*




*Figuur 6: Overzichtskaart Haarlemmermeerpolder uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 – Provincie Noord-Holland.*

Ten zuidwesten van de Tweeduizend El is de ruimtelijke structuur op hoofdlijnen nog wel aanwezig, maar hebben allerlei ontwikkelingen ervoor gezorgd dat de openheid en het polderkarakter deels is verstoord. Naast Luchthaven Schiphol springen de Kazerne van de Koninklijke Marechaussee met bijbehorend parkeerveld, het aannemersterrein en de parkeerplaats P2 in het oog (zie Figuur 7).



*Figuur 7: Aanzicht locatie TTOP5 (blauw omkaderd) vanuit het noordoosten (oriëntatie in lijn met Hoofdvaart) (bron: Google Earth).*

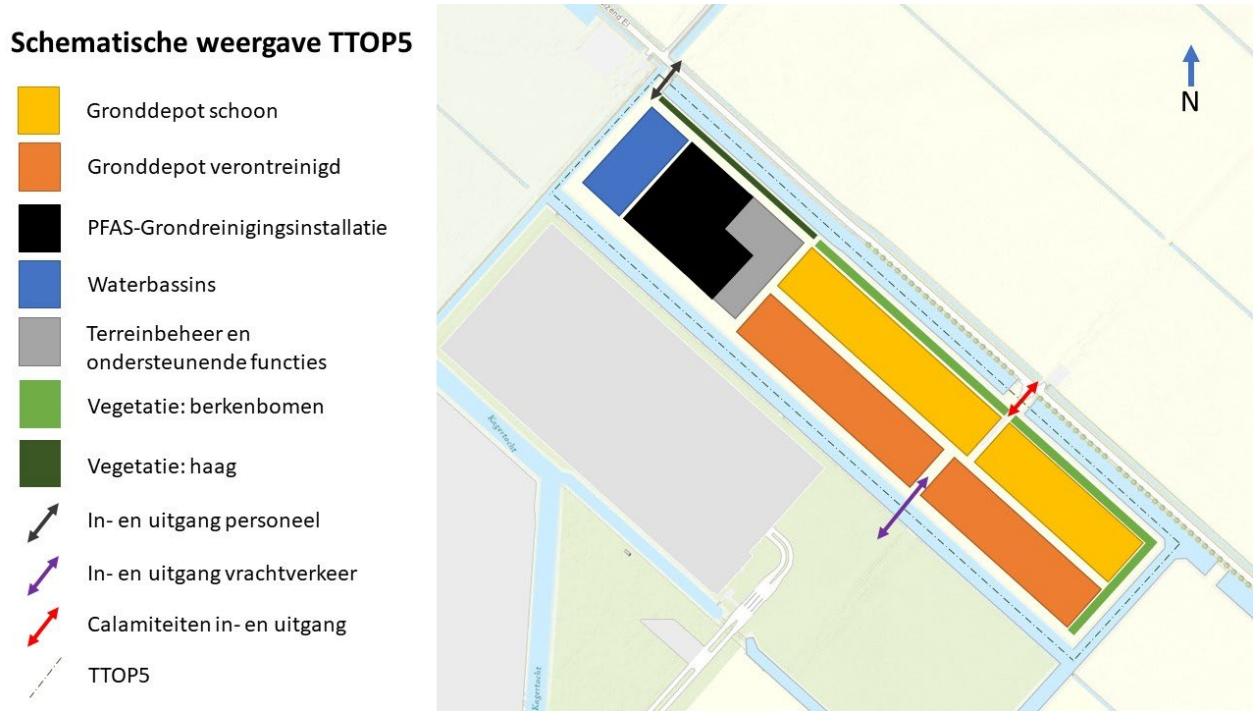
In paragraaf 3.2 ‘Provinciaal en regionaal beleid’ wordt bij de toetsing aan de ‘Omgevingsverordening NH2020’ nader ingegaan op de ‘Leidraad Landschap en Cultuurhistorie’ in relatie tot het planvoornemen.

## 2.2 Beoogde ontwikkeling

Schiphol vraagt een vergunning aan voor het tijdelijk realiseren van een grondreinigingsinstallatie om met PFAS verontreinigde grond te reinigen op TTOP5. De aangevraagde verandering c.q. ontwikkeling is van tijdelijke aard, omdat de verontreinigde grond binnen afzienbare tijd (zeven jaar, inclusief op- en afbouw van installaties e.d.) zal worden gereinigd en de ontwikkeling daarna niet meer is benodigd. Het projectgebied is in de toekomst mogelijk onderdeel van de ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid. Deze ontwikkeling bevindt zich in een vroeg stadium en de precieze indeling van het gebied is daarmee onbekend. De tijdelijke aard van de grondreinigingsinstallatie staat de mogelijke ontwikkeling van Badhoevedorp-Zuid niet in de weg.

Er is bewust gekozen om de grondreinigingsinstallatie te plaatsen op het noordwestelijke gedeelte van TTOP5. Ten eerste wordt voorkomen dat eventuele geluidemissies, van deze installatie, hinder veroorzaken op de bestaande bebouwing aan de Sloterweg. Ten tweede bevindt zich op het zuidoostelijke gedeelte van TTOP5 een verdachte locatie van Onontplofbare Oorlogsresten (OO). Mede op basis van dit onderzoek is gekozen voor het noordoostelijk gelegen gedeelte van TTOP5.

Het noordwestelijke deel van de TTOP5 wordt verhard om de installatie op te plaatsen en een bufferzone te creëren voor de verontreinigde grond c.q. ‘vuile zone’ en de gereinigde grond c.q. ‘schone zone’. Het zuidoostelijke deel wordt ingericht als tijdelijk opslag voor de verontreinigde grond en voor de gereinigde grond voordat deze hergebruikt wordt. Parkeren gebeurt op het terrein van TTOP5. Dienstdoend personeel komt en gaat via de in- en uitrit in de noordelijke hoek aan de 2000 El het terrein op en af. Op het terrein zijn 10 parkeerplaatsen voorzien binnen de plaats die wordt gereserveerd voor terreinbeheer. De in- en uitgang halverwege het terrein, aan de 2000 El aan de noordoostelijke zijde, is een calamiteiten in- en uitgang en wordt alleen gebruikt in geval van een calamiteit. Vrachtverkeer rijdt het terrein op en af via de daarvoor bestemde toegang aan de zuidwestkant van het terrein. Op onderstaande figuur 8 is een indicatieve weergave opgenomen van de voorgenomen tijdelijke inrichting van de TTOP5.




*Figuur 8: Indicatieve weergave van de TTOP5.*

In het grondreinigingsproces zijn een aantal procesonderdelen en/of -stappen te onderscheiden. Deze procesonderdelen zijn nader beschreven in het aanvraagdocument bij de aanvraag omgevingsvergunning. Voor de locatieplattegrondtekening van de voorgenomen situatie met de grondreinigingsinstallatie wordt verwezen naar de bijlage 3 bij de vergunningaanvraag. Voor het ontwerp van de grondreinigingsinstallatie wordt verwezen naar de bouw gerelateerde bijlagen bij de vergunningaanvraag in bijlage 16.

**Locatieonderzoek**
Bij voorkeur worden ontwikkelingen als deze binnen de bedrijfsbestemming van Schiphol gevestigd. Binnen de grenzen van het gebruiksgebied van Schiphol is onderzocht waar ruimte is binnen de daarvoor bedoelde bestemmingen voor het realiseren van een grondreinigingsinstallatie voor PFAS-houdende grond. Hieronder wordt per deelgebied van Schiphol ingegaan op de beschikbare ruimte, fysiek en planologisch.

<u>Schiphol Zuidoost</u>
Locaties binnen deelgebied Schiphol Zuidoost kennen een agrarische bestemming, zoals de percelen die in de voormalige reservering PK liggen. Het daar onderbrengen van een grondreinigingsinstallatie is in strijd met de bestemming. Overige percelen binnen dit gebied die eventueel beschikbaar gemaakt zouden kunnen worden en die wél de bestemming Bedrijventerrein kennen, zijn planologische bestemd voor luchthavengerelateerde ontwikkelingen in de komende 0 tot 10 jaar. Dit gaat om ontwikkelingen in het kader van verduurzaming, vlootvernieuwing en elektrificatie. Bijvoorbeeld het nieuw te realiseren energie-inkoopstation en de verplaatsing van KLM Catering Services en KLM Vracht naar Zuidoost om ruimte te creëren op Schiphol Centrum voor vlootvernieuwing KLM (wat leidt tot verminderde overlast voor omwonenden).

<u>Schiphol Oost</u>
Binnen deelgebied Oost zijn geen terreinen beschikbaar die voldoen aan de gestelde criteria. Bedrijfsmatig bestemde locaties hebben al functionele, luchthavengerelateerde bestemmingen. Er is geen

beschikbare ruimte voor het realiseren van een tijdelijke grondreinigingsinstallatie, bovendien is dit strijdig met de vigerende bestemmingen.

Schiphol Zuid
Beschikbare terreinen die eventueel geschikt te maken zijn voor het beoogde gebruik, hebben de bestemming Agrarisch. Het realiseren van een tijdelijke grondreinigingsinstallatie is strijdig met deze bestemming.

Schiphol Noord/P3
Binnen dit deelgebied zijn geen terreinen beschikbaar die geschikt te maken zijn voor het beoogde gebruik. Er is geen beschikbare ruimte voor het realiseren van een tijdelijke grondreinigingsinstallatie en bovendien is dit strijdig met de vigerende bestemmingen.

Gebied Centrum
Binnen dit deelgebied zijn geen terreinen beschikbaar die geschikt te maken zijn voor het beoogde gebruik. Er is geen beschikbare ruimte voor het realiseren van een tijdelijke grondreinigingsinstallatie, bovendien is dit strijdig met de vigerende bestemmingen. In het algemeen is deze locatie ongeschikt voor een grote installatie, omdat hier de primaire luchthavenoperatie van Schiphol plaatsvindt.

Schiphol Noordwest
Zodoende is Schiphol Noordwest overgebleven als zoekgebied voor een geschikte locatie voor de tijdelijke grondreinigingsinstallatie. Dit Schiphol deelgebied is door middel van de daar aanwezige bestemming ‘Bedrijventerrein – Luchthaven 3’ met als bestemmingsomschrijving onder lid a (“aannemersactiviteiten in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven”) en b (“grondopslag in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven”) specifiek aangewezen voor dergelijke activiteiten en daarmee direct gerelateerd aan een grondreinigingsinstallatie. Deze bestemmingsomschrijving maakt geen deel uit van de overige Bedrijventerreinbestemmingen (Luchthaven 1, Luchthaven 2 en Luchthaven 4) die op alle andere onderzochte locaties voorkomen. Het is dan ook daarom dat in dit gebied en in de directe nabijheid van TTOP5 de andere TTOP’s (1 t/m 4) zich bevinden, die binnen de bestemming ‘Bedrijventerrein – Luchthaven 3’ mogelijk zijn gemaakt.

Hoewel er voor de projectlocatie van TTOP5 een agrarische bestemming geldt voor het gebied en een grondreinigingsinstallatie daarmee strijdig is, is dit deelgebied van Schiphol geschikt vanwege de daar aanwezige luchthavengerelateerde activiteiten: (verontreinigde) grondopslag in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven (TTOP1, TTOP2, TTOP3 en TTOP4) en aannemersactiviteiten in relatie tot bouwactiviteiten op de luchthaven (zie figuur 9).

*Conclusie locatieonderzoek*
Er is onvoldoende ruimte beschikbaar voor het realiseren van TTOP5 binnen het gebruiksgebied van Schiphol. Daarom ziet Schiphol zich genoodzaakt uit te wijken naar een uitleglocatie in het agrarisch gebied, ondanks het feit dat een dergelijke activiteit in principe onwenselijk is in open poldergebied en strijdig is het met de hier geldende bestemming.

**Samenhang grondopslag en -verwerking**
Het afvoeren van de met PFAS verontreinigde grond naar een afvalverwerker is vanuit maatschappelijk, milieutechnisch en financieel oogpunt het minst aantrekkelijk. Nu er met de grondreinigingsinstallatie een methode beschikbaar is om de grond binnen het werkingsgebied van Schiphol te reinigen, is het op basis van dezelfde oogpunten van belang om de grondreinigingsinstallatie zo dicht mogelijk bij de gebieden te plaatsen waar tijdelijk grond is (of wordt) opgeslagen in afwachting van de reiniging (TTOP 1 t/m 4) (zie Figuur 9). Binnen de gebruiksruimte van Schiphol en de daarvoor meer geschikte bestemming

‘Bedrijventerrein’ is er (fysiek noch planologisch) geen ruimte om een grondreinigingsinstallatie te realiseren, want die zijn al in gebruik voor luchthavengerelateerde activiteiten en dan zit een dergelijke ontwikkeling de primaire operatie in de weg. Schiphol is daarmee genoodzaakt om uit te wijken naar het landelijk gebied. En als dan noodzakelijkerwijs uitgeweken moet worden naar een locatie die planologisch niet primair bedoeld is voor deze ontwikkeling, dan heeft het de voorkeur deze op een plek te realiseren waar het vanuit milieuefficiëntie de meeste voordelen geeft en waar het de landschappelijke karakteristiek zo min mogelijk aantast. Op dit laatste onderdeel wordt hieronder nader ingegaan.




*Figuur 9: Locatieaanduiding van de verschillende ‘TTOPs’.*

## 2.3 Landschappelijke inpassing

Voor een goede landschappelijke inpassing van deze tijdelijke ontwikkeling wordt aansluiting gezocht bij de gebiedskenmerken van de Haarlemmermeerpolder en de ‘Leidraad Buitenruimte Schiphol’ (West 8, december 2022). De ‘Leidraad’ is een toetsingskader voor het hele Schiphol terrein, waarin de minimale kwaliteit van de openbare ruimte wordt beschreven en verbeeld. In de Leidraad worden harde kaders en randvoorwaarden gegeven die volgen uit vastgesteld beleid, het ‘Visual Quality Plan Schiphol’, wettelijke kaders of technische eisen.

Typerend voor de landschapsstructuur van de Haarlemmermeerpolder is de omzoming van boerenerven door middel van bomen en hagen. Dit is goed zichtbaar bij de boerderijen langs de Hoofdvaart en de Sloterweg. Aansluitend op het gehele landschapsplan voor Schiphol wordt voor de omzoming de zachte berk (Betula pubescens) aangeplant. Deze boomsoort is een tolerante pioniersvegetatie, wat inhoudt dat hij zich goed aanpast aan gevarieerde bodemgesteldheden en humiditeit. De boom gedijt uitstekend in dichte aanplant en blijkt in die vorm ook geschikt op plekken met harde wind. De berk is een vlak-

wortellaar die geen penwortel maakt – met andere woorden een boom die niet diep wortelt – en geplant kan worden over kabels en leidingen. Belangrijke eigenschap van de zachte berk is de witte bast en de transparante kroon. Met deze boom kunnen bosschages worden gemaakt die niet als een groene muur maar als een groene sluier werken. De gemiddelde leeftijd van een zachte berk is 20 tot 30 jaar. Juist vanuit de 'landscaping strategie' uit het landschapsplan voor Schiphol is dit wenselijk, want die "vraagt juist om dit soort bomen die niet uitgroeien tot bosreuzen, maar juist opgroeien als speelse losse bomen structuur die steeds aanpasbaar is" (Leidraad Buitenruimte Schiphol, 2022, p. 9).
Voorts meldt het landschapsplan nog dat de zachte berk als solitair gevoelig is voor wind, en daarom altijd in clusters of "groves" beplant moet worden.

Toepassing van dit principe sluit goed aan bij het tijdelijk karakter van deze beoogde ontwikkeling. In Figuur 10 is een referentiebeeld opgenomen uit het landschapsplan, welke de afschermende werking van een cluster berkenbomen toont ten opzichte van, in dit geval, een parkeerplaats. Deze mate van afscherming wordt gezocht voor het aanzicht van TTOP5 bezien vanuit het omliggende open polderlandschap en in het bijzonder vanaf de weg Tweeduizend El: geen forse groene muur, maar een groene inpassing die nog ruimte laat voor doorzichten tussen de stammen door, als een groene sluier.



*Figuur 10: Voorbeeld van toepassing Schiphol Grove (Leidraad Buitenruimte Schiphol, 2022, p. 25).*

In Figuur 11 is indicatief weergegeven hoe de inpassing van TTOP5 met behulp van clusterbeplanting vorm krijgt. De indicatieve afbeelding geeft een enkele rij bomen weer. In werkelijkheid worden de opslaggronden aan de noord- en oostelijke kant voorzien van afscherming middels clusters berkenbomen, overeenkomstig de 'Leidraad Buitenruimte Schiphol'. Er is hier een ruimte van 10 meter breed tussen opslaggronden en de oevers. Daarvan is 4 meter bedoeld als schouwstrook. Daarmee blijft er zo'n 6 meter ruimte over voor de clusters berkenbomen langs de opslaggronden aan de noord- en oostelijke kant.

Ter plaatse van de grondreinigingsinstallatie is er geen ruimte voor clusters berkenbomen, omdat de 6 meter zal worden gebruikt als ontsluitingsweg voor het in en uit laten rijden van het dienstdoende personeel. Daarom zal er hier een afscherming worden gevormd aan de noordzijde middels een haag van twee meter hoog. De nadruk ligt echter op de afschermende werking vanuit noordelijkoostelijke richting gezien, vanaf de weg Tweeduizend El. Met de clusters berkenbomen aan deze kant van TTOP5, wordt de grondreinigingsinstallatie aan het zicht onttrokken.

Om de grondreinigingsinstallatie af te schermen van onbevoegde personen, wordt er een hekwerk met een toegangspoort geplaatst op het terrein (zie figuur 11). Dit hekwerk wordt aan het zicht vanuit het noorden en oosten onttrokken door de clusters berken en de haagbeplanting.

Aan de zuidwestzijde van het plangebied bevinden zich luchthavengerelateerde activiteiten (Zwanenburgerbaan – Uniformplatform – P2 parkeerplaats) en heeft een afschermende werking geen toegevoegde waarde. Bovendien zou het aanbrengen van clusters van berken hier juist het zicht op het open polderlandschap belemmeren en daarmee de openheid van het landschap onnodig beïnvloeden.




*Figuur 11: Indicatieve weergave van de berkenclusters (noord- en oostzijde) en haagbeplanting TTOP5.*

Ten aanzien van de (inpassing van de) rand wordt gebruik gemaakt van de gebiedsspecifieke begrenzing in de vorm van de sloot (met riet). Deze gebiedseigen afscherming is kenmerkend voor het droogmakerijenlandschap, zoals geformuleerd in de ‘Kwaliteitsimpuls Zonneparken’ op basis van de ‘Leidraad Landschap en Cultuurhistorie’ (zie tevens paragraaf 3.2). Daar verandering in aanbrengen is ongewenst vanuit het perspectief van het droogmakerijenlandschap en staat bovendien haaks op het feit dat dit een tijdelijke ontwikkeling betreft, waarbij het landschap na afloop in oorspronkelijke staat wordt teruggebracht.

De landschappelijke inpassing zoals hier beschreven wordt als randvoorwaarde in de vergunning opgenomen.

## 2.4 Omkeerbaarheid

Na afloop van de vergunningstermijn worden de gronden weer in oorspronkelijke staat teruggebracht. Dit betekent niet alleen dat de installatie, het hekwerk en alle andere aangebrachte verhardingen, bouwwerken en objecten worden verwijderd, het betekent ook dat de aangeplante berken en hagen verwijderd worden, om het open polderlandschap terug te brengen. Zoals hierboven aangegeven leent de berk zich hier goed voor, omdat deze oppervlakkig wortelt en een lage levensverwachting kent. Uiteindelijk worden de gronden weer in de oorspronkelijke staat teruggebracht, zonder overblijfselen.

Er zijn voorzieningen getroffen om te voorkomen dat een mogelijke bodemverontreiniging plaatsvindt. Deze voorzieningen zijn beschreven in een bodemrisicoanalyse (bijlagen 10 en 11 van deze vergunningaanvraag). Nadat de locatie is ontdaan van de tijdelijke grondopslag ten behoeve van werking van de installatie, wordt een eindsituatie bodemonderzoek uitgevoerd om te bepalen of er zich inderdaad geen verontreiniging van de bodem heeft voorgedaan. Indien ondanks bodembeschermende

voorzieningen toch verontreinigingen worden geconstateerd ten opzichte van de referentiesituatie, worden saneringsmaatregelen getroffen om de bodemkwaliteit terug te brengen naar de oude situatie.

De landschappelijke inpassing zoals hier beschreven wordt als randvoorwaarde in de vergunning opgenomen.

# 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleid dat betrekking heeft op het plangebied en de voorgenomen ontwikkeling beschreven. Het wordt benaderd vanuit het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. De voorgenomen ontwikkeling c.q. het initiatief 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 $CO_2$-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.

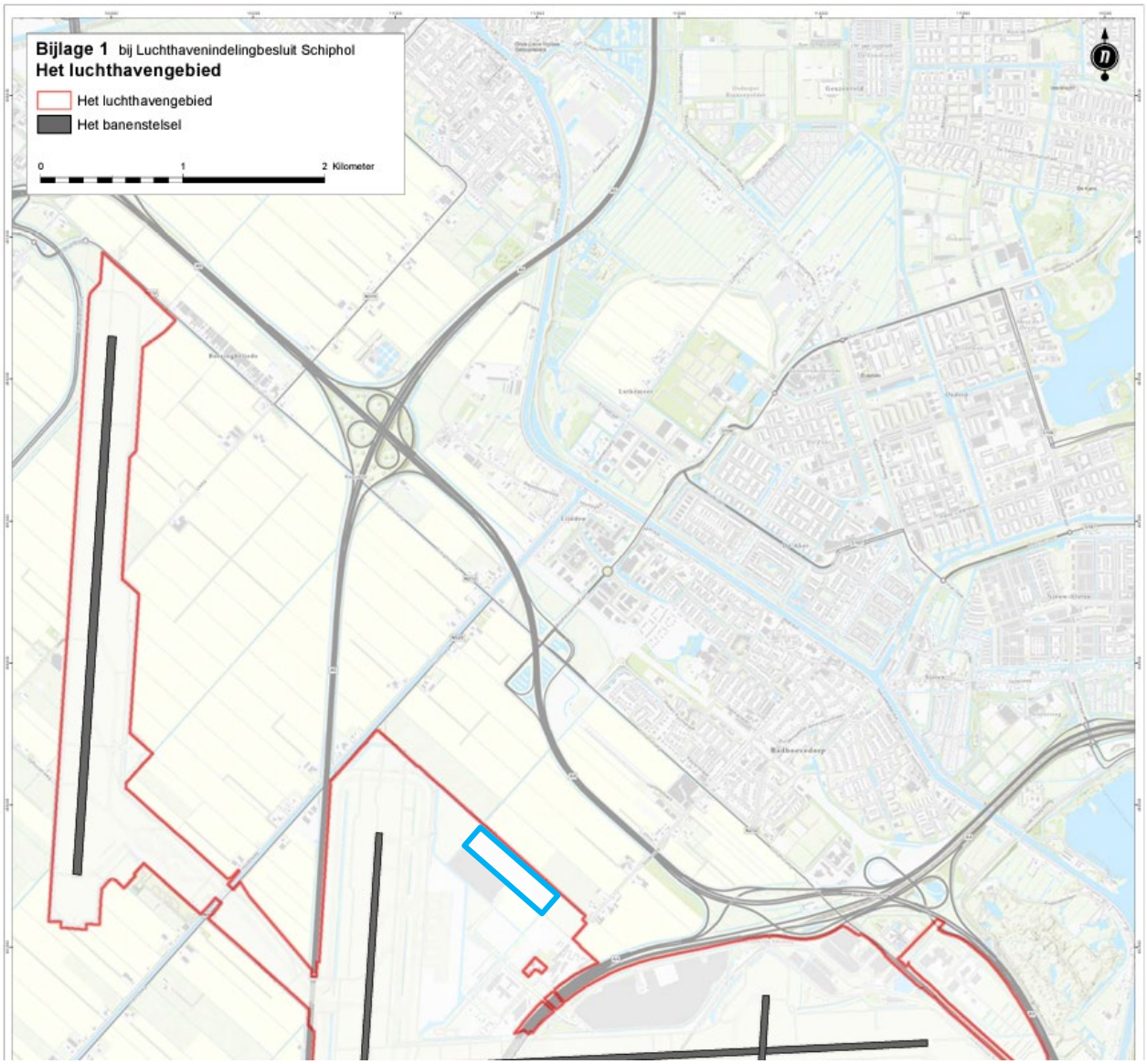
**Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**
De borging van de uitspraken uit de SVIR heeft in juridische zin plaatsgevonden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De uitwerking ervan in het Barro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn opgenomen in het Besluit 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: Rijksvaarwegen, 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 gezondheidregels 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.

TTOP5 valt in het zogenaamde ‘luchthavengebied’. 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 12.




*Figuur 12: Uitsnede van Bijlage 1 behorende bij artikel 2.2.1 van het LIB Schiphol. TTOP5 is blauw omkaderd weergegeven.*

TTOP5 valt binnen het luchthavengebied van het LIB Schiphol en is daarmee niet verbonden aan de beperkingen behorende bij het beperkingengebied van het LIB Schiphol.

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 verkeerstoren op de banen belemmert. Op basis van dit artikel vraagt de luchthavenexploitant bij voorgenomen (bouw)plannenwerktuigen Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) advies over de correcte werking van cns-apparatuur en de operationele consequenties zoals zichtlijnen vanuit de verkeerstorens en opgestelde camera's.

De LVNL is ingesteld bij de Wet luchtvaart ressorterend als zelfstandig bestuursorgaan onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). 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 radar verstoring en bouwhoogte beperking ten gevolge van het luchtverkeer.

## 3.2 Provinciaal en regionaal beleid

**Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid**
Aan de ‘Omgevingsvisie NH2050’ (structuurvisie, vastgesteld op 19-11-2018) 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.

Het plangebied TTOP5 van de voorgenomen ontwikkeling valt binnen twee van bovenstaande thema’s.

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.

Onder het thema ‘Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving’ wordt het plangebied aangemerkt als ‘Fijnmazig ecologisch netwerk (indicatief)’. Verbetering van de verbinding tussen natuurgebieden is een manier om de biodiversiteit te vergroten. Enerzijds wordt er gewerkt aan een fijnere groenblauwe dooradering van zowel landelijk als bebouwd gebied – want ook stedelijk gebied heeft een belangrijke functie voor ecologische verbindingen. Anderzijds kan deze fijnmazige dooradering uitgroeien tot een robuuste verbinding van grotere ecosystemen in de gebieden waar veel natuurgebieden bij elkaar in de buurt liggen. Randvoorwaarde is dat de ontwikkelingen minimaal waterneutraal dienen te zijn: ze mogen in geen enkel geval een verslechtering betekenen voor het watersysteem. Dat betekent: geen achteruitgang van de waterkwaliteit, geen afname van de hoeveelheid open water, geen afname van het waterbergend vermogen, geen toenemende bodemdaling of versnippering in peilvakken.

**Conclusie Omgevingsvisie NH2050**
De voorgenomen ontwikkeling valt onder milieuhinderlijke bedrijvigheid, welke wordt toegestaan middels ‘Strategische reserves Schiphol’. Daarnaast voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan de randvoorwaarden met betrekking tot het niet aantasten van het totale watersysteem zoals beschreven onder ‘Fijnmazig ecologisch netwerk (indicatief)’. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de Omgevingsvisie NH2050.

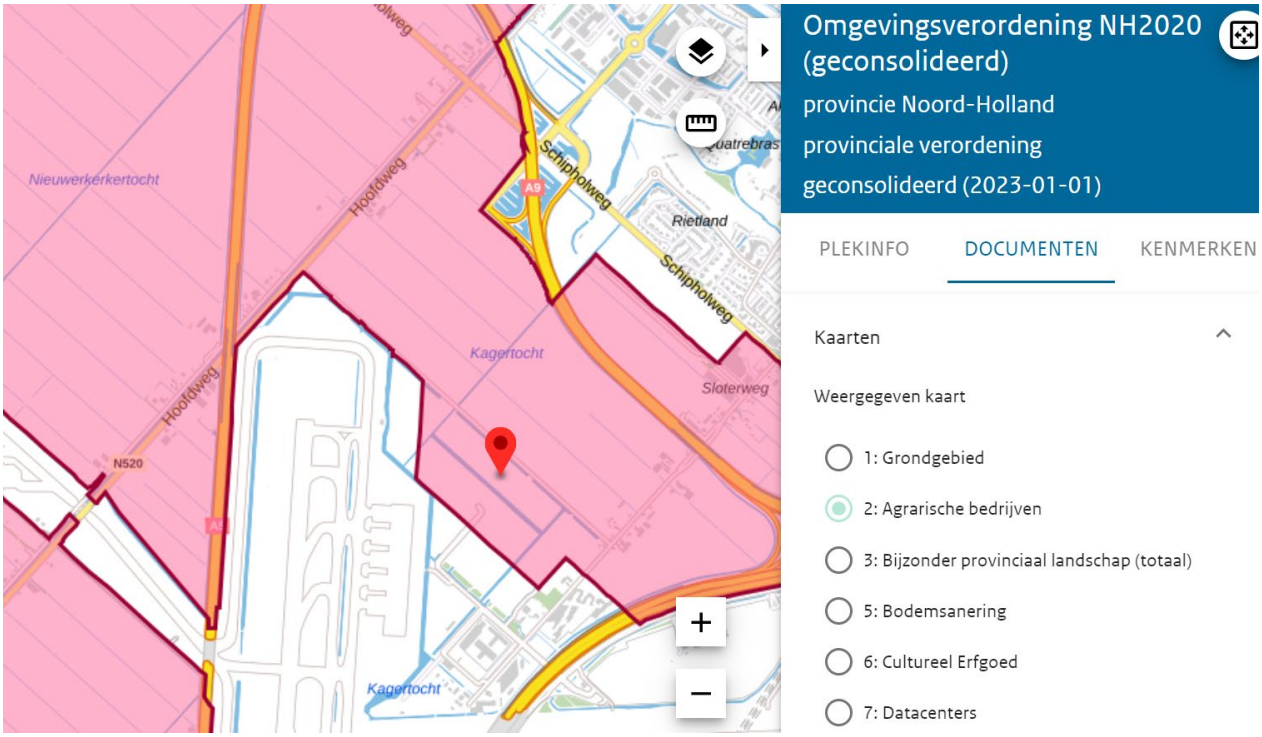
**Relatie Omgevingsvisie – Omgevingsverordening**
De ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie geven richting aan ontwikkelingen in de leefomgeving in Noord-Holland. Uitgangspunt is dat de ontwikkelprincipes ruimte bieden voor initiatieven en flexibel zijn. “Samen” is hierbij het uitgangspunt, waardoor 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**
In de Omgevingsverordening (provinciale verordening, geconsolideerd op 01-01-2023) zijn een aantal thema’s opgenomen die op de bijbehorende kaarten over het plangebied TTOP5 vallen. Hieronder zullen achtereenvolgens de regels betreffende deze thema’s worden geanalyseerd: ‘Agrarische bedrijven’, ‘Bodemsanering’, ‘Landelijk gebied’, ‘LIB5 zone Schiphol’, ‘Peilbesluit’ en ‘Permanente bollenteelt’.

***Agrarische bedrijven (figuur 13)***

Artikel 6.33 ‘Agrarische bedrijven’ luidt als volgt: “Een ruimtelijk plan kan ter plaatse van het werkingsgebied agrarische bedrijven voorzien in agrarische bedrijven (...)”. De voorgenomen ontwikkeling betreft geen agrarisch bedrijf en is hiermee dus in strijd. Onder ‘Landelijk gebied’ wordt nader ingegaan op de strijdigheid van het planvoornemen met de instructieregels uit de omgevingsverordening.




*Figuur 13: Agrarische bedrijven (OV NH2020).*

***Bodemsanering (figuur 14)***

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 het reinigen van grond dat van elders binnen de inrichting Schiphol wordt getransporteerd, waar het reeds tijdelijk is opgeslagen in afwachting van reiniging. Daarmee is er geen sprake van bodemsanering middels de voorgenomen ontwikkeling. De regels vormen daarmee geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.




*Figuur 14: Bodemsanering (OV NH2020).*

***Landelijk gebied (figuur 15)***

Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied ‘Landelijk gebied’ duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied, zodat duidelijk is waar deze regels gelden. Dit werkingsgebied ‘Landelijk gebied’ vormt de basis voor een aantal andere werkingsgebieden in het landelijk gebied, waaronder ‘agrarische bedrijven’ en is bepalend voor de vraag of een ontwikkeling hier planologisch passend is. Het planvoornemen is dat niet, omdat het een stedelijke ontwikkeling betreft en geen landelijke/agrarische ontwikkeling.

Met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² dient de ontwikkeling in beginsel als een nieuwe stedelijke ontwikkeling gezien te worden en kan het niet aangemerkt worden als kleinschalige ontwikkeling (artikel 6.4). Het uitgangspunt is bovendien dat kleinschalige ontwikkelingen voor stedelijke functies niet mogelijk zijn binnen het werkingsgebied landelijk gebied. De gedachte hierachter is dat voor deze ontwikkelingen een plek is te vinden binnen bestaand stedelijk gebied, juist omwille van de kleinschaligheid. Anderzijds wil men zo versnippering tegengaan.

In het landelijk gebied is het oogmerk het beschermen van de ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunt voor herontwikkeling is altijd de (ruimtelijke) kwaliteitsverbetering op het perceel. De ruimtelijke kwaliteitseisen zijn bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen dan ook van toepassing, zoals vastgelegd in Afdeling 6.5. Specifiek wordt in artikel 6.59 ‘Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied’ verwezen naar de ‘Leidraad Landschap en Cultuurhistorie’, waarbij rekening gehouden dient te worden met de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren. Ook dienen bij de inpassing zowel de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes als de ontstaansgeschiedenis van de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren te worden betrokken.




*Figuur 15: Landelijk gebied (OV NH2020).*

**Leidraad Landschap en Cultuurhistorie**

De 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' 2018 is door GS vastgesteld op 10 april 2018. In de 'Leidraad' zijn de kernkwaliteiten beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

1 Landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen;

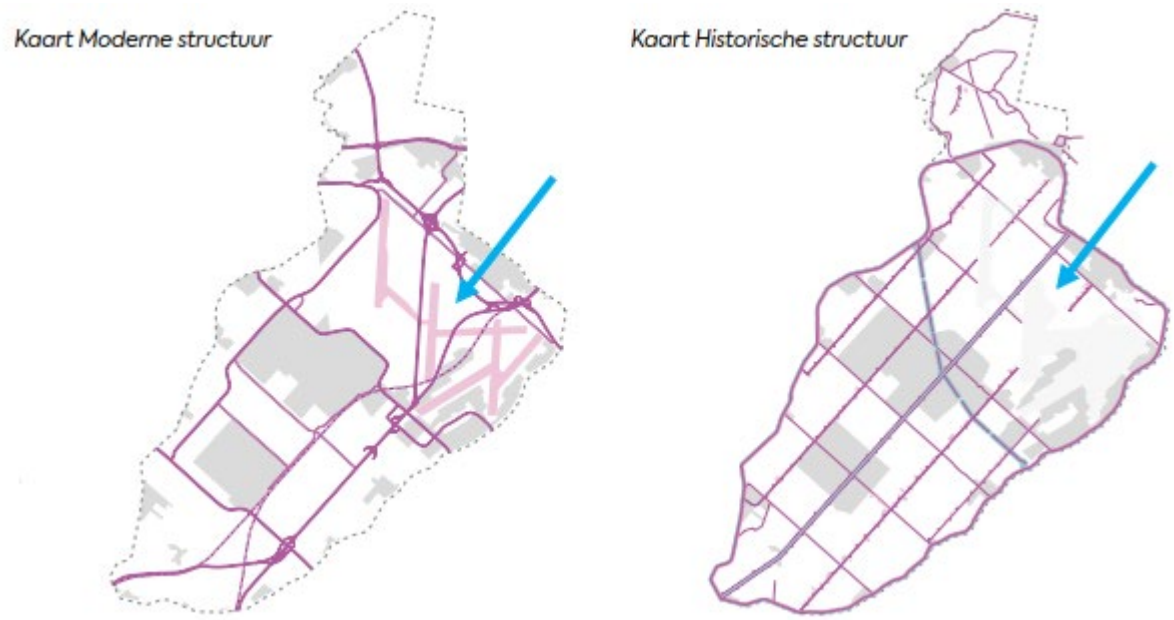
2 Openheid en ruimtebeleving: de beleving van de ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten;

3 Ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen.

In paragraaf 2.1 'Huidige situatie plangebied' is bij de beschrijving van de huidige situatie al aandacht geschonken aan de beleefbaarheid van het plangebied en directe omgeving in relatie tot het ensemble van de Haarlemmermeerpolder. Met name ten noorden van de Tweeduizend El zijn ruimtebeleving, landschappelijke karakteristiek en ruimtelijke dragers goed herkenbaar en direct te relateren aan de ontstaansgeschiedenis en opbouw van de Haarlemmermeerpolder. In de gemeentelijke Omgevingsvisie (zie ook paragraaf 3.3 'Gemeentelijk beleid') is mooi het onderscheid tussen historische ruimtelijke dragers (de vaarten, tochten, polderwegen en boombeplanting) en moderne ruimtelijke dragers (de snelwegen, spoorlijnen en luchthaveninfrastructuur) inzichtelijk gemaakt (zie Figuur 16). Het gebied ten zuidwesten van Tweeduizend El is qua ruimtelijkbeleving en ruimtelijke dragers meer verwant aan de moderne structuur dan aan de historische.

Ten aanzien van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn ambities en ontwikkelprincipes geformuleerd, waarbij de belangrijkste, algemene, ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid;
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.




*Figuur 16: Historische en moderne structuur (bron: Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040, p. 85) met aanduiding planlocatie.*

Ten aanzien van het planvoornemen en de directe omgeving van de planlocatie zijn de volgende ontwikkelprincipes leidend:

- Houd bij de inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen rekening met de bestaande kenmerken van de polder: vaarten, tochten, linten en dwarswegen en het onderliggend verkavelingspatroon. Aanvullingen op deze structuur moeten kwaliteit toevoegen;
- Ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het versterken van het poldergrid, bij het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-) tijdelijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap (zie in de Voorbeeldenbank de Kwaliteitsimpuls Zonneparken voor inspiratie).

Een hoog hekwerk wordt vermeden, door alleen een uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk hekwerk te plaatsen dat qua hoogte het landschappelijk aangezicht niet overstijgt. Tevens wordt het hekwerk vanuit de noord- en oostzijde afgeschermd door de clusters berken en de haagbeplanting, waardoor het gezien vanuit de woningen ten noorden en oosten van het plangebied, niet tot nauwelijks zichtbaar is in het landschap (zie Figuur 11, paragraaf 2.2).

In de genoemde Kwaliteitsimpuls Zonneparken (Provincie Noord-Holland, juli 2019) wordt specifiek aandacht besteed aan de inpassing (ten opzichte) van de rand in het landschap (zie Figuur 17). Voor het plangebied is onderstaande doorsnede relevant, omdat die het meest recht doet aan het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder.



Sloot (met riet) als begrenzing
(Bijvoorbeeld in polderlandschap of droogmakerijenlandschap)

*Figuur 17: Gebiedsspecifieke begrenzingen (Kwaliteitsimpuls Zonneparken, Provincie Noord-Holland, 2019, p. 11).*

***LIB5 zone Schiphol (figuur 18)***

> *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 TTOP5), buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties zijn toegestaan”. Deze regel is er op 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 18: LIB5 zone Schiphol (OV NH2020).*

### *Peilbesluit (figuur 19)*

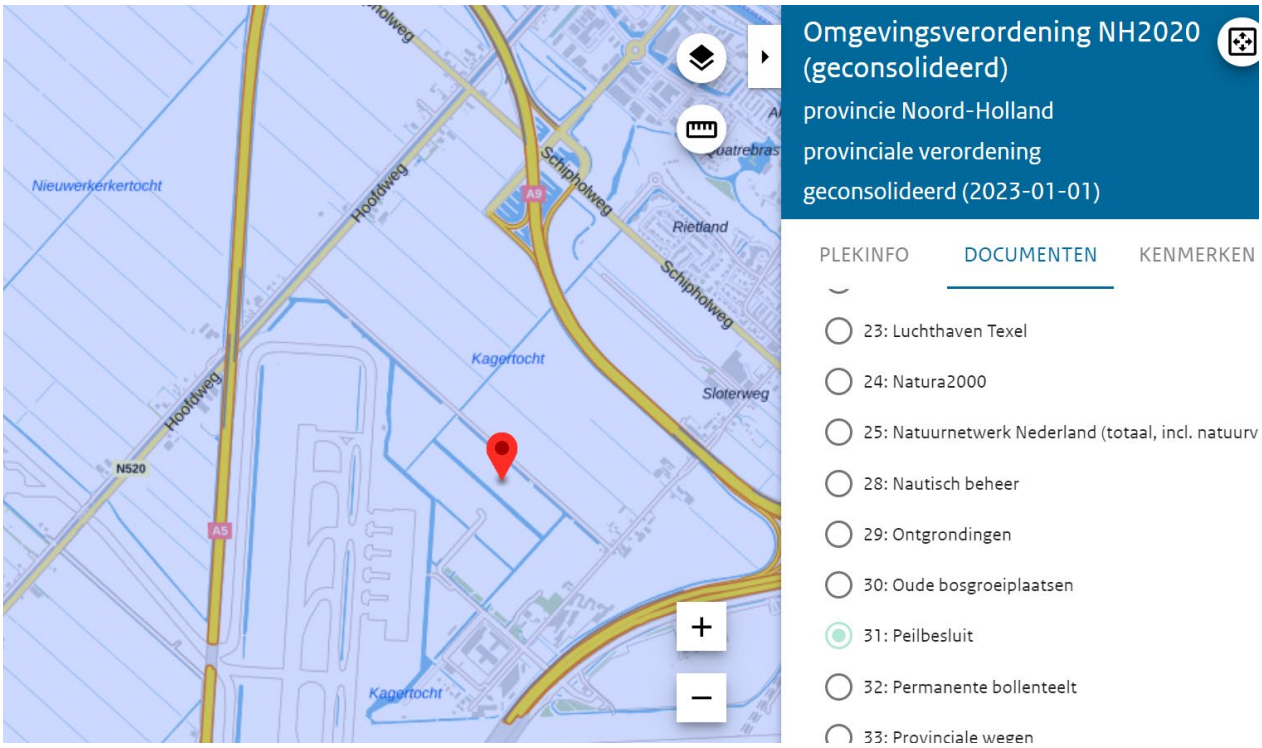
*Artikel 6.82 Peilbesluit*
Eerste lid
Op grond van artikel 5.2 van de Waterwet moeten bij of krachtens provinciale verordening de oppervlaktewaterlichamen worden aangewezen waarvoor de beheerder peilbesluiten dient vast te stellen. In dit artikel is daarin voorzien. In het peilbesluit worden op een voor 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. Bij de afweging kunnen belangen betrokken zijn die niet primair door de waterbeheerder worden behartigd. De verplichting tot het vaststellen van een peilbesluit is in deze verordening alleen opgelegd voor die gebieden waar het waterschap onder normale omstandigheden de wateraanvoer en waterafvoer kan beheersen. De desbetreffende gebieden zijn aangegeven als werkingsgebied ‘Peilbesluit’ in deze verordening. Deze kaarten kennen een globale begrenzing. De exacte begrenzing zal door het waterschap bij de vaststelling van het peilbesluit worden bepaald.

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

*Tweede lid*
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. De provincie ziet toe op de actualiteit van de peilbesluiten via de jaarlijkse voortgangsrapportages en voortgangsgesprekken. In het verleden waren in de waterverordeningen bepalingen opgenomen over de inhoud en de toelichting van het peilbesluit. Die bepalingen zijn nu weggelaten.

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 gebied is een peilbesluit aanwezig met een bepaald peil. De grondreinigingsinstallatie heeft geen veranderd waterpeil nodig, daarom 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.

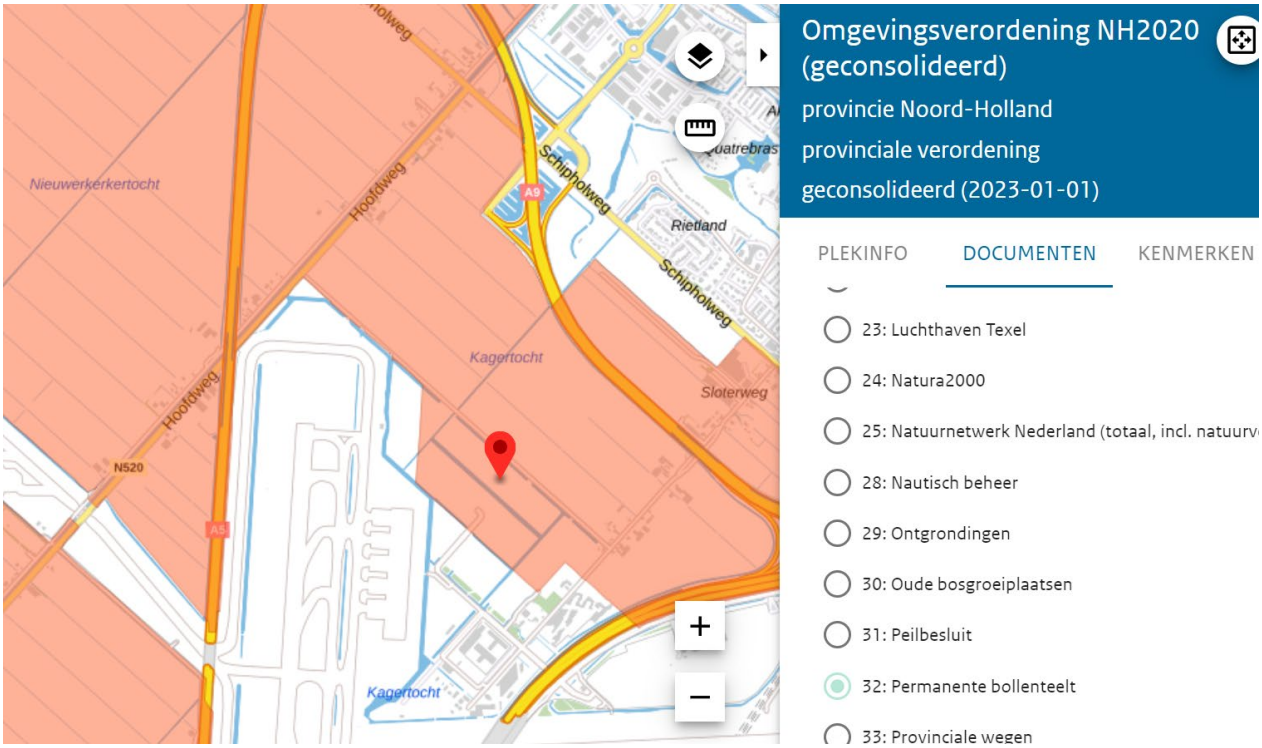



*Figuur 19: Peilbesluit (OV NH2020).*

***Permanente bollenteelt (figuur 20)***

*Artikel 6.36 Permanente bollenteelt*
Een ruimtelijk plan kan uitsluitend ter plaatse van het werkingsgebied permanente bollenteelt voorzien in het toestaan van grondbewerkingen ten behoeve van de permanente bollenteelt, zoals bezanden, omzetten en opspuiten.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in (permanente) bollenteelt. Daarmee vormen deze regels geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.




*Figuur 20: Permanente bollenteelt (OV NH2020).*

**Conclusie Omgevingsverordening NH2020**

Uit het bovenstaande wordt geconcludeerd dat deze ontwikkeling in principe strijdig is met de instructieregels die gelden voor het landelijk gebied. Een zorgvuldige ruimtelijke inpassing die rechtdoet aan de principes zoals neergelegd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is benodigd, net als het terugbrengen in oorspronkelijke staat van de gronden na het tijdelijk gebruik.

Op grond van artikel 6.3 ‘Nieuwe stedelijke ontwikkelingen’, lid 1 liggen de verantwoordelijkheid en afwegingsruimte bij de regio. De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd. De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een ruimtelijk plan, duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke plannen horen uiteraard ‘ladderproof’ te zijn. Evenals de ‘Ladder’ gaat de omgevingsverordening uit van een ‘ja, mits’ voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

**Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040**

Het plangebied TTOP5 wordt in de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (vastgesteld op 3 maart 2022) (deels) aangemerkt als gebied ter reservering voor een tweede terminal van Schiphol (zie Figuur 21, blauw omkaderd).



*Figuur 21: Reservering tweede terminal Schiphol (OV Haarlemmermeer 2040).*

Daarnaast wordt het gebied aangemerkt als zoekgebied ‘Zonnecarré’ (tijdelijk in te zetten voor opwek door zon op land conform beleidskader en beeldkwaliteitsplan Zonneakkers) (zie Figuur 22, blauw omkaderd). Opvallend is dat in deze visie van de gemeente Haarlemmermeer het ‘Landbouwkerngebied met landschappelijke waarden en – te ontwikkelen – natuurwaarden met recreatief medegebruik’ geen onderdeel meer is van het plangebied TTOP5, in tegenstelling tot het huidige bestemmingsplan en provinciale visie en verordening.



*Figuur 22: Zoekgebied Zonnecarré (OV Haarlemmermeer 2040).*

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.”

Kansen voor omgevingskwaliteit worden gezien als een ruimtelijke verandering aansluit bij de kenmerken van het gebied en de ruimtelijke samenhang vergroot. Het karakter van de polder en het gevoel van ruimte met uitzicht en panorama’s is daarbij leidend. Met de landschappelijke inpassing zoals voorgesteld in paragraaf 2.2 ‘Beoogde ontwikkeling’ wordt beoogd de ruimtelijke samenhang te vergroten door de omzoming met berken, wat aansluit bij de kenmerken van het gebied – zowel de historische laag van de geometrische structuur van het droogmakerijenlandschap als de moderne laag van de luchthaveninfrastructuur en de landschappelijke inpassing daarvan door middel van het in het landschapsplan uiteengezette principe van vanuit de ‘landdscaping strategie’ middels groves van berken.

**Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer**
Sinds november 2022 geldt binnen de gemeente Haarlemmermeer het '*Klimaatadaptatiebeleid Haarlemmermeer'.* Met het klimaatadaptatiebeleid wil de gemeente ervoor zorgen dat de omgeving Haarlemmermeer in 2050 klimaatbestendig is. Dit klimaatadaptatiebeleid biedt handvatten om Haarlemmermeer klimaatbestendig in te richten en te ontwikkelen.

Om te komen tot een klimaatbestendig Haarlemmermeer zijn er drie ambities geformuleerd. De ambities zijn een vertaling van de vier effecten van klimaatverandering, die steeds vaker gevoeld en gemerkt worden: hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Warmere dagen zijn niet te voorkomen, maar de omgeving kan hier wel worden op voorbereid. Daarom zet de gemeente in op een omgeving die hitte- en droogtebestendig is en waar slechts beperkte wateroverlast optreedt.

Het plangebied wordt op de risicokaart in het klimaatadaptatiebeleid niet aangemerkt als een gebied met water-, hitte-, droogterisico's of een combinatie hiervan. Op de effecten als gevolg van droogte, wateroverlast en overstromingen wordt nader ingegaan in de waterparagraaf (paragraaf 4.1).

Wat betreft het aspect hitte, in onderhavige aanvraag is geen sprake van het mogelijk maken van een verblijfsfunctie, verblijfsgebouw of een langzaam verkeerroute, zoals opgenomen in de basisveiligheidsniveaus ten aanzien van hitte. Derhalve wordt niet toegekomen aan toetsing ten aanzien van hitte zoals opgenomen in het klimaatadaptatiebeleid.

**Conclusie gemeentelijk beleid**
De voorgenomen ontwikkeling van TTOP5 is in strijd met de gemeentelijke Omgevingsvisie. De realisatie van een grondreinigingsinstallatie op agrarisch grondgebied is in principe strijdig met het beleidskader. Mogelijkheden voor een ontwikkeling zijn er alleen als de ontwikkeling aansluit bij de kenmerken van het gebied zoals uiteengezet in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke samenhang in het gebied vergroot. Daarnaast is de voorgenomen ontwikkeling van TTOP5 ten aanzien van hitte niet relevant in relatie tot het klimaatadaptatiebeleid van de gemeente Haarlemmermeer.

## 3.4 Conclusie beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van TTOP5 is in lijn 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 'LVNL' op radar verstoring en bouwhoogte beperking ten gevolge van het luchtverkeer.

De voorgenomen ontwikkeling valt onder milieuhinderlijke bedrijvigheid, welke wordt toegestaan middels 'Strategische reserves Schiphol'. Daarnaast voldoet de voorgenomen ontwikkeling aan de randvoorwaarden met betrekking tot het niet aantasten van het totale watersysteem zoals beschreven onder 'Fijnmazig ecologisch netwerk (indicatief)'.

De voorgenomen ontwikkeling van TTOP5 is in strijd met zowel de provinciale Omgevingsverordening als de gemeentelijke Omgevingsvisie. De aanleg van een grondreinigingsinstallatie op agrarisch grondgebied is in principe strijdig met beide beleidskaders. Mogelijkheden voor een ontwikkeling zijn er alleen als de ontwikkeling aansluit bij de kenmerken van het gebied zoals uiteengezet in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke samenhang in het gebied vergroot.

Door een zorgvuldige landschappelijke inpassing zoals uiteengezet in paragraaf 2.2 ‘Beoogde ontwikkeling’ wordt beoogd hieraan te voldoen en de ruimtelijke impact in het gebied zo beperkt mogelijk te houden. Vanuit maatschappelijk, milieu- en kostenoogpunt is het wenselijk de grondreinigingsinstallatie nabij de grondopslaglocaties op de andere TTOPs te realiseren. Binnen het bestemmingsplan- en gebruiksgebied van luchthaven Schiphol zijn er geen geschikte locaties te vinden en op deze locatie is de impact op het landschappelijk karakter van het open polderlandschap het kleinst is ten opzichte van overige locaties, gelet op de huidige landschappelijke situatie ten zuidwesten van de weg Tweeduizend EI.

# 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 bij de aanvraag omgevingsvergunning.

## 4.1 Watertoets

**Wettelijk kader**
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets (Artikel 3.1.1 Bro). De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

**Beschouwing**
*Waterverbruik*
Met het project neemt het waterverbruik toe ten opzichte van de vergunde situatie. Naar verwachting wordt er jaarlijks 15.000 $m^3$ extra (leiding-)water gebruikt. Aangezien het grondreinigingsproces een gesloten circuit betreft is het waterverbruik van de grondreinigingsinstallatie beperkt. Water wordt onttrokken aan het proces door het verontreinigde slib dat wordt afgevoerd.

*Afvalwater*
Het grondreinigingsproces vindt plaats in een gesloten systeem. Het gezuiverde proceswater (of leidingwater) wordt vanuit het proceswaterbassin ingezet als proceswater in de grondreinigingsinstallatie. Het (vuile) proceswater komt vervolgens in het vuilwaterbassin terecht. Het vuilwater wordt vervolgens door de op het terrein aanwezige waterzuiveringsinstallatie gezuiverd van PFAS (en eventuele andere vervuiling) met behulp van de actief koolfilters. Dit vindt plaats in een gesloten systeem, waardoor er geen verneveling (en dus drift) van spoelwater ontstaat. Vervolgens gaat dit gezuiverde proceswater (weer) naar het proceswater bassin. Er ontstaat dus geen afvalwaterstroom met proceswater. Het verontreinigd slib bestaat deels uit (proces)water dat als afvalstof het grondreinigingsproces verlaat. Als gevolg van de voorgenomen verandering ontstaan de volgende (afval-)waterstromen:

- Huishoudelijk afvalwater;
- Schoon hemelwater;
- Potentieel verontreinigd hemelwater.

Er vindt geen overstort of lozing op oppervlaktewater plaats. Op het moment dat er dusdanig veel neerslag valt waarbij het terrein is schoongespoeld sluit de toevoer naar het vuilwaterbassin af. Het overtollig niet verontreinigde hemelwater zal vervolgens vanaf de schoongespoelde verharding infiltreren in de omliggende grond. De capaciteit van het proceswater- en vuilwater bassin zijn dusdanig overgedimensioneerd dat eventuele verdere neerslag in de bassins opgevangen kan worden en er geen overstort vanuit de bassins naar de omgeving plaats kan vinden.

Het vuilwaterbassin heeft een inhoud van 2.790 $m^3$. Een waterschijf van 0,5 m op de bodem van het bassin wordt niet gebruikt doordat deze niet leeggepompt wordt in het kader van het proces. Dit is 611 $m^3$. Er is een marge aangehouden van 0,5 m onder de rand van het bassin om te voorkomen dat door golfslag

vuilwater over de rand kan slaan. Dit is 790 m³. In totaal kan er dus 2.790 – 611 – 790 = 1.389 m³ in het bassin worden opgeslagen.

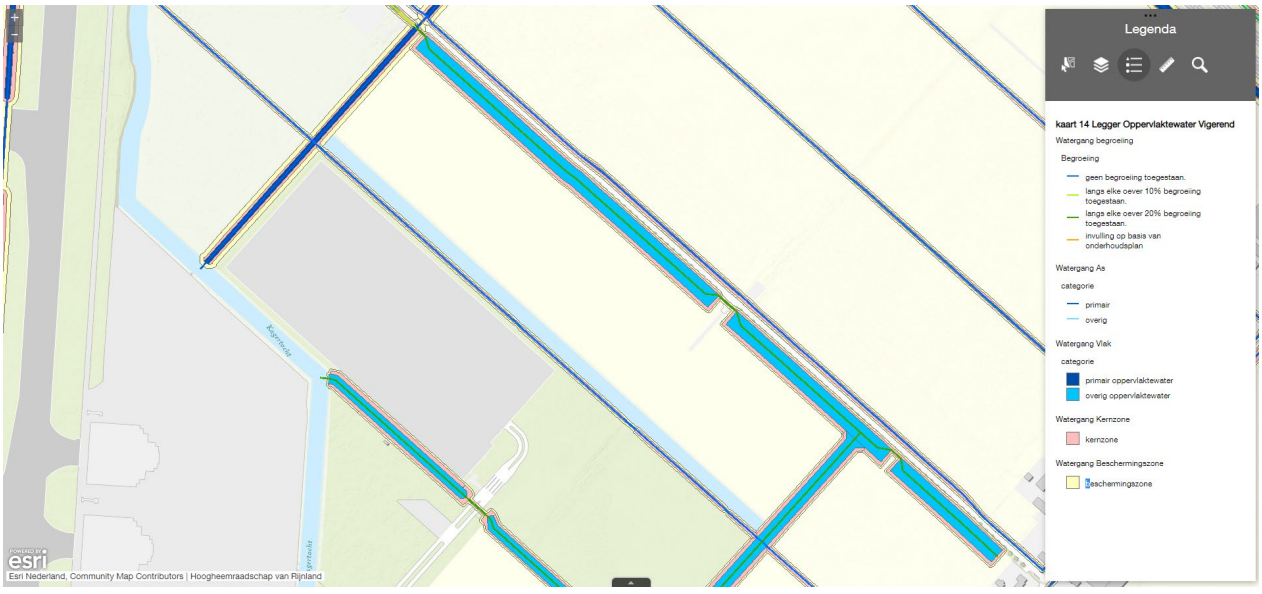
Een bui T=100 (70 mm) heeft een volume van 776 m³ over het aangesloten oppervlak. Dit kan dus ruimschoots in het bassin opgeslagen worden. Ook als het bassin vol zit, dan is er een bovenste waterschijf aanwezig van 0,5 m waarmee de bui volledig geborgen kan worden. Als de bui (T=100) in een uur valt kan 216 m³ in het hemelwateropvangsysteem geborgen worden, wordt circa 150 m³ weggepompt en blijft dus 410 m³ water tijdelijk op de betonplaten staan. Als die 70 mm in 24 uur valt (circa 32 m³/uur), dan kan het ontworpen systeem dit zonder meer verwerken.

*Huishoudelijk afvalwater*
Op de TTOP5 wordt een ketenpark met onder andere een schaftkeet opgesteld. In de schaftkeet zitten sanitaire voorzieningen en een was- en omkleedruimte. Hier ontstaat een beperkte hoeveelheid huishoudelijk afvalwater. Het huishoudelijk afvalwater wordt via een nieuw aan te leggen leiding geloosd op het openbare vuilwaterrioolstelsel.

*Schoon hemelwater*
Het hemelwater afkomstig van neerslag op onverhard (niet-verontreinigd) terrein infiltreert in de bodem.

*(Potentieel) verontreinigd hemelwater*
Het hemelwater afkomstig van neerslag op het verhard terrein van de vuile zone betreft (potentieel) verontreinigd hemelwater. Dit potentieel verontreinigd hemelwater komt via het aanwezige hemelwateropvangsysteem in het vuilwater bassin terecht. Het (potentieel) verontreinigde hemelwater wordt vervolgens gezuiverd en uiteindelijk ingezet als proceswater in de grondreinigingsinstallatie.

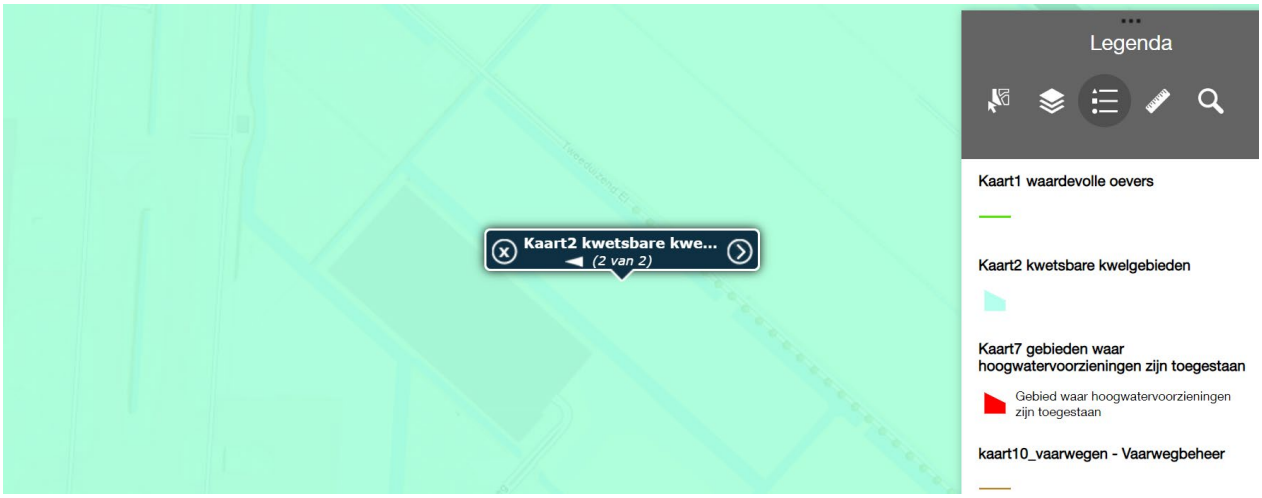
**Hoogheemraadschap van Rijnland**
*Keur*
In het kader van het planvoornemen is de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland geraadpleegd (Figuur 23). Het plangebied wordt omringd door oppervlaktewater. Deze zijn aangeduid als primair en overig oppervlaktewater. Ten noordwesten en zuidwesten bevinden zich primaire watergangen. Ten noordoosten en zuidoosten bevinden zich als overig aangeduide watergangen.




*Figuur 23: Legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland.*

Het plangebied is daarnaast door het Hoogheemraadschap van Rijnland aangemerkt als ‘kwetsbaar kwelgebied’ (Figuur 23). Een ‘kwetsbaar kwelgebied’ is een gebied waar kwel een negatieve invloed (kwalitatief en kwantitatief) op het watersysteem kan hebben. In een dergelijk gebied is de volgende regel van de Keur van toepassing:

*Algemene regel 20.4, artikel 4: Grondverzet (in dit geval graven ten behoeve van een bouwwerk) in kwetsbare kwelgebied is van toepassing. Voor het dieper boren of (boog)zinkeren dan NAP -8,5 m wordt geadviseerd met Rijnland contact op te nemen of een aanvraag in te dienen.*




*Figuur 24: Gebiedsaanduiding van het Hoogheemraadschap van Rijnland.*

Het planvoornemen betreft ook het toevoegen van meer dan 5.000 m² aan verharding. Er zijn in de Keur geen regels opgenomen voor een oppervlakte groter dan 5.000 m². Er dient in dit kader overleg en afstemming plaats te vinden met het Hoogheemraadschap van Rijnland.

*Afstemming*
In het kader van het planvoornemen heeft afstemming plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Hierbij is aangegeven dat de belangen van het Hoogheemraadschap van Rijnland door het planvoornemen niet worden geschaad.

**Conclusie**
Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft aangegeven geen belemmeringen te zien in het planvoornemen. Daarmee vormt het aspect water geen belemmering voor het planvoornemen.

## 4.2 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 worden uitgevoerd.

**Beschouwing**
Als gevolg van het project op de TTOP5 vinden potentieel bodembedreigende activiteiten in het kader van de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming 2012 (NRB) plaats. In bijlage 10 bij de aanvraag omgevingsvergunning is de (algemene) bodemrisicoanalyse (BRA) opgenomen voor het zuidoostelijke deel van de TTOP5 die wordt ingericht als tijdelijk opslag voor de verontreinigde grond. In bijlage 11 bij de vergunningaanvraag is de BRA opgenomen voor het noordwestelijke deel van de TTOP5 die wordt verhard om de installatie op te plaatsen. Voor onderbouwing c.q. details van de BRA's wordt verwezen naar deze bijlagen. Door het treffen van de combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm's) conform de NRB is sprake van een verwaarloosbaar bodemrisico voor de potentieel bodembedreigende activiteiten.

In 2021 is op de locatie TTOP5 een eindsituatie bodemonderzoek (kenmerk: T2.21.11283, d.d. 21 december 2021) uitgevoerd door Terrascan B.V. Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de actuele verontreinigingssituatie van de bodem van het perceel na het beëindigen van de activiteiten c.q. tijdelijke opslaggrond. In het eindsituatie bodemonderzoek is een lichte verontreiniging aangetoond. Naar aanleiding van de lichte verontreiniging heeft Terrascan B.V. een plan van aanpak bodemsanering (kenmerk: T.2211838, d.d. 10 februari) opgesteld. Nadat de ODNZKG met het plan had ingestemd heeft Terrascan B.V. de bodemsanering uitgevoerd. Terrascan B.V. heeft de evaluatie bodemsanering (kenmerk: T22.11848, d.d. 7 juli) vastgelegd. In de evaluatie is aangetoond dat de saneringsdoelstelling is behaald.

Met deze bodemonderzoeken en rapportages is de bodemkwaliteit ter plaatse van de TTOP5 in voldoende mate vastgelegd. De documenten zijn reeds bekend bij het bevoegd gezag en zijn derhalve niet toegevoegd aan voorliggende aanvraag omgevingsvergunning.

**Conclusie**
Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

## 4.3 Verkeer

**Verkeersgeneratie**
De verkeersaantrekkende werking tijdens de gebruiksfase van de grondreinigingsinstallatie is berekend op 10.700 verkeersbewegingen per jaar (zie Figuur 25). Daarvan zijn 8.000 bewegingen aangemerkt als 'zwaar verkeer'. Van die 8.000 bewegingen is de helft (4.000) bestemd als het 'leveren van verontreinigde grond' vanaf elders op Schiphol. De andere helft (4.000) is bestemd als 'afvoer van schone grond, puin en verontreinigd slib'. De resterende 2.700 bewegingen worden bestemd als 'bezoekend licht verkeer'.

Van de 8.000 zware verkeersbewegingen zijn er 4.000 in en 4.000 uit, per jaar. Hetzelfde geldt voor de lichte verkeersbewegingen. Daarvan zijn er 1.350 in en 1.350 uit, per jaar.

Verontreinigde grond wordt aangevoerd via de zuidzijde. Dit gebeurt middels circa 9 ritten per dag met een vrachtwagen (2.000 ritten per jaar verdeeld over 225 (werk)dagen). Na de vracht te hebben gelost op TTOP5 rijdt de lege vrachtwagen via dezelfde route terug voor de volgende vracht (dit levert ook weer 9 (lege) ritten op). Verder wordt puin en slib via dezelfde route afgevoerd van TTOP5. Dit levert

aanvullend 2 extra vrachtbewegingen per dag op (400 ritten per jaar verdeeld over 225 (werk)dagen). In totaal is dus sprake van circa 20 vrachtwagen bewegingen per dag

Voor bezoekend licht verkeer geldt dat er 12 bewegingen per dag plaatsvinden (2.700 bewegingen per jaar verdeeld over 225 (werk)dagen). Het aantal lichte verkeersbewegingen is beperkt en daardoor heeft het geen effect op de referentiesituatie.

*Verkeer tijdens gebruiksfase*

| Omschrijving | Type verkeer | Bewegingen/jaar |
|---|---|---|
| Leveren verontreinigde grond vanaf TTOP1/3 | Zwaar | 4.000 |
| Afvoer schone grond naar depot TTOP5 | Zwaar | 3.200 |
| Afvoer puin | Zwaar | 40 |
| Afvoer verontreinigd slib | Zwaar | 760 |
| Bezoekend licht verkeer | Licht | 2.700 |

*Figuur 25: Aantal verkeersbewegingen in de gebruiksfase per jaar.*

**Parkeren**

Om de parkeernorm te bepalen is het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' geraadpleegd. Hierin is opgenomen dat de parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317 worden gehanteerd. Op basis van deze publicatie zijn de parkeernormen bepaald (zie ook Figuur 26). De beoogde ontwikkeling ligt in niet stedelijk buitengebied. Er is een bandbreedte van 0,8 tot 1,3 parkeerplaatsen per 100 m$^2$ BVO. Er is geen sprake van sociale woningbouw en het ligt op behoorlijke afstand van HOV/treinstation. Hierdoor moet de maximale parkeernorm worden gebruikt.

De grondreinigingsinstallatie heeft een BVO van 376 m$^2$. Dat betekent dat de parkeerbehoefte 5 parkeerplaatsen is.

Er worden 10 parkeerplaatsen gerealiseerd op het terrein van de grondreinigingsinstallatie. Daarvan zijn er 5 met een laadpaal. Hiermee wordt de parkeerbehoefte op het projectterrein opgevangen.

| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Parkeerkencijfers** (per 100 m$^2$ bvo) | | | | | | | | |
| | centrum | | schil centrum | | rest bebouwde kom | | buitengebied | | aandeel oplaadpunten |
| | min. | max. | min. | max. | min. | max. | min. | max. | |
| zeer sterk stedelijk | 0,3 | 0,8 | 0,5 | 1,0 | 0,6 | 1,1 | 0,8 | 1,3 | |
| sterk stedelijk | 0,4 | 0,9 | 0,5 | 1,0 | 0,7 | 1,2 | 0,8 | 1,3 | |
| matig stedelijk | 0,4 | 0,9 | 0,6 | 1,1 | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 1,3 | 3,0% geen bovengrens |
| weinig stedelijk | 0,4 | 0,9 | 0,6 | 1,1 | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 1,3 | |
| niet stedelijk | 0,4 | 0,9 | 0,6 | 1,1 | 0,8 | 1,3 | 0,8 | 1,3 | |
| *Opmerking*<br>exclusief vrachtwagenparkeren<br>aandeel bezoekers: 5% | | | | | | | | | |

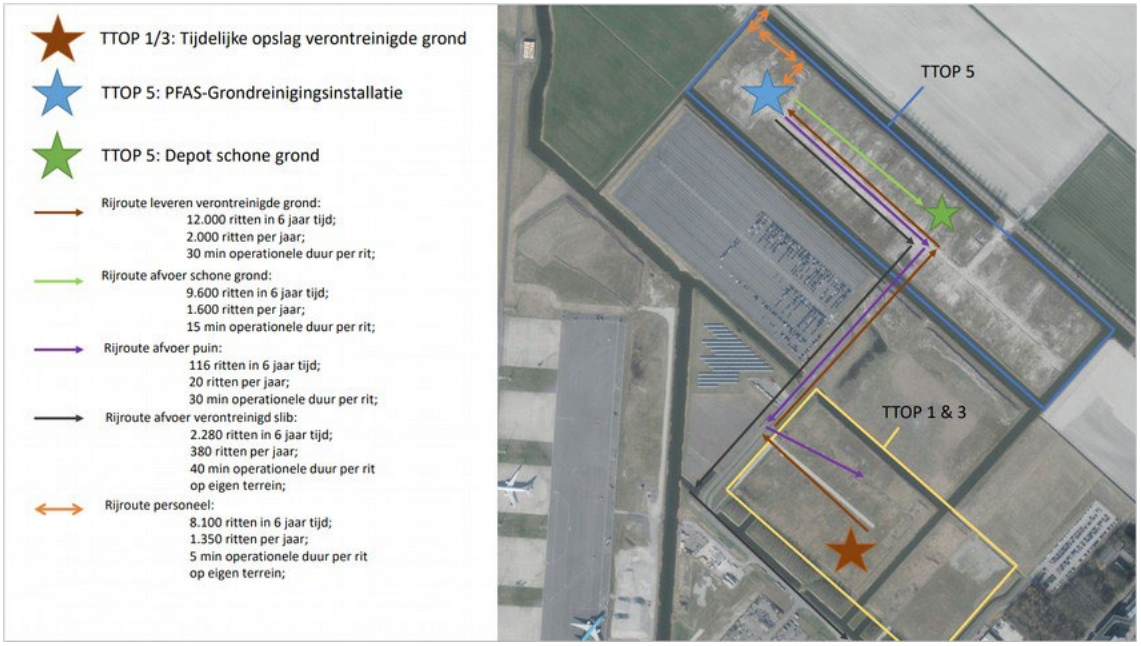
*Figuur 26: Parkeerkencijfers CROW (bron: CROW-publicatie 317).*

## 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**
Door onderzoeksbureau Peutz is in opdracht van Schiphol een geluidsonderzoek uitgevoerd (zie rapport met nummer ML 465-121-RA-001, d.d. 26 april 2023, bijlage 6) om vast te stellen wat de geluidgevolgen voor de omgeving zijn op basis van de activiteiten die gaan plaatsvinden in het plangebied ten behoeve van de tijdelijke grondreinigingsinstallatie.

*Representatieve bedrijfssituatie*
De werkzaamheden bestaan uit het laden, lossen, reinigen en opslaan van grond op TTOP5. Het terrein TTOP5 bevindt zich ten oosten van de Zwanenburgbaan, aan de Tweeduizend El, te Badhoevedorp. TTOP5 gaat ingezet worden voor de opslag en reiniging van grond voor een periode van ten hoogste 9 jaar. Binnen deze periode zal de grond weer worden getransporteerd naar een andere locatie voor hergebruik. Een overzicht van de onderzochte situatie is weergegeven in Figuur 27.




*Figuur 27: Onderzochte situatie geluidsonderzoek.*

Op TTOP5 zal het totale terrein van ca. 10 ha. worden gebruikt voor opslag en reiniging van 60.000 ton grond per jaar. Het terrein van TTOP5 is voor het vrachtverkeer te bereiken via P7 aan de zuidzijde.

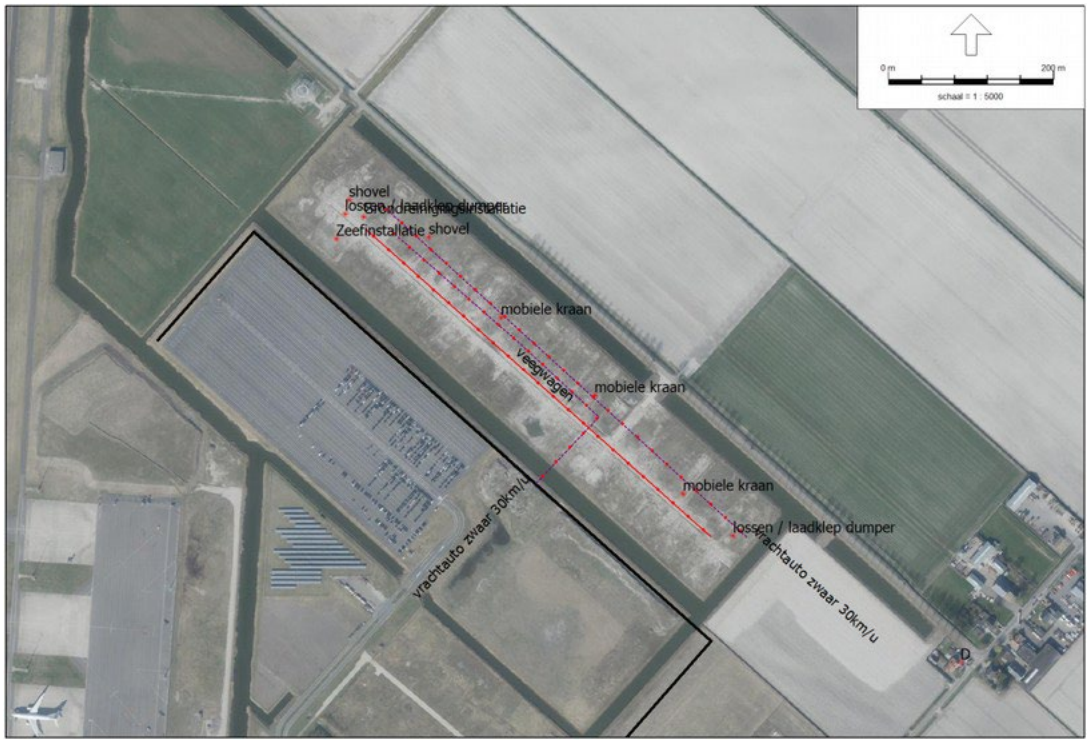
Onder de representatieve bedrijfssituatie (RBS) wordt in dit verband verstaan de bedrijfssituatie met een representatief aantal voertuigbewegingen, representatieve bedrijfsduur van installaties en apparatuur en dergelijke. De definitie van de RBS staat in de Handleiding Meten en rekenen Industrielawaai (HMRI) als volgt beschreven:

*"…die situatie waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode."*

Ten behoeve van het reinigen, de opslag en depotvorming zal divers materieel worden ingezet. Op basis van gegevens verstrekt door de opdrachtgever is rekening gehouden met de volgende activiteiten (zie Figuur 28):

- PFAS grondreinigingsinstallatie. De installatie kan gedurende 12 uur in de dagperiode (7.00u en 19.00u) in bedrijf zijn. De installatie heeft een geluidvermogen van 103 dB(A). De installatie is voorzien van een zeefinstallatie met een geluidvermogen van 107 dB(A);
- twee elektrisch aangedreven shovels. De shovels zijn met name actief rond de PFAS grondreinigingsinstallatie. Beide shovels kunnen gedurende 12 uur in de dagperiode in bedrijf zijn. Uitgegaan is van een geluidvermogen van ten hoogste 95 dB(A) per shovel;
- een diesel rupskraan ten behoeve van depotvorming. De rupskraan kan gedurende 9 uur in de dagperiode in bedrijf zijn. Uitgegaan is van een geluidvermogen van 103 dB(A);
- een diesel veegwagen voor het schoonvegen van de wegen op TTOP5. De veegwagen kan gedurende 1 uur in de dagperiode in bedrijf zijn. Uitgegaan is van een geluidvermogen van 120 dB(A);
- verontreinigde grond wordt aangevoerd via de zuidzijde. Dit gebeurt middels circa 9 ritten per dag met een vrachtwagen (2.000 ritten per jaar verdeeld over 225 (werk)dagen). Na de vracht te hebben gelost op TTOP5 rijdt de lege vrachtwagen via dezelfde route terug voor de volgende vracht (dit levert ook weer 9 (lege) ritten op). Verder wordt puin en slib via dezelfde route afgevoerd van TTOP5. Dit levert aanvullend 2 extra vrachtbewegingen per dag op (400 ritten per jaar verdeeld over 225 (werk)dagen). In totaal is dus sprake van circa 20 vrachtwagen bewegingen per dag;
- schone grond wordt met behulp van een vrachtwagen vanaf de PFAS grondreinigingsinstallatie verplaatst naar een depot op het terrein van TTOP5. Dit gebeurt ongeveer 7 keer per dag (1.600 ritten/ 225 dagen) en resulteert dan in 14 bewegingen (heen en terug).

Opgemerkt wordt dat er nog sprake kan zijn van personenauto's via de personeelsingang (voornamelijk in de dagperiode) en in de avond- of nachtperiode aanvullend nog van lichte inspectie- en/of onderhoudswerkzaamheden. Deze werkzaamheden zijn akoestisch gezien niet relevant en verder niet in beschouwing genomen.




*Figuur 28: Overzicht activiteiten TTOP5.*

*Vergunde geluidruimte*

In de omgevingsvergunning van Schiphol zijn de relevante geluidvoorschriften voor de “overige geluidbronnen” opgenomen (“wijziging voorschriften omgevingsvergunning artikel 2.31, tweede lid, onder b van de Wabo” d.d. 21 juni 2019 met zaaknummer 8546223).

Ten behoeve van deze vergunning is door Peutz destijds een rekenmodel opgesteld. In de afgelopen jaren zijn er enkele, akoestisch gezien niet relevante, wijzigingen geweest. Deze wijzigingen zijn verwerkt in het geluidmodel van Schiphol.

In voorliggend onderzoek zijn de nieuwe activiteiten op het terrein TTOP5 verwerkt in het rekenmodel en de totale geluidbelasting vanwege Schiphol is getoetst aan de vergunde waarden (Figuur 29):

*5.4.12. Overige geluidsbronnen (langtijdgemiddelde beoordelingsniveau)*

b. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) afkomstig van de inrichting - het proefdraaien met vliegtuigmotoren uitgezonderd - mag op controlepunten A, B, D, F t/m K en S die op de bij deze beschikking behorende figuur 2 zijn aangegeven, over de hierna genoemde perioden de volgende waarden niet overschrijden:

| PUNT | X | Y | HOOGTE in meters | DAG 07:00-19:00 uur | AVOND 19:00-23:00 uur | NACHT 23.00-07:00 uur |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A | 115098 | 479359 | 5 | 49 | 44 | 39 |
| B | 115620 | 482323 | 5 | 39 | 34 | 29 |
| D | 112356 | 482191 | 5 | 47 | 42 | 37 |
| F | 110742 | 477395 | 5 | 48 | 43 | 38 |
| G | 116122 | 480498 | 5 | 44 | 39 | 34 |
| H | 110160 | 479741 | 5 | 46 | 41 | 36 |
| I | 114072,3 | 478234,1 | 5 | 44 | 39 | 34 |
| J | 109866,4 | 482581,5 | 5 | 39 | 34 | 29 |
| K | 109613,6 | 482108,8 | 5 | 40 | 35 | 30 |
| S | 113862 | 482559 | 5 | 44 | 39 | 34 |

*5.4.13 Overige geluidsbronnen (maximale geluidniveau)*

De door de inrichting veroorzaakte maximale geluidniveaus ($L_{Amax}$), - het proefdraaien met vliegtuigmotoren uitgezonderd-, mogen op de op de controlepunten A, B, D, F t/m K en S die op de bij deze beschikking behorende figuur 2 zijn aangegeven, over de hierna genoemde perioden de volgende waarden niet overschrijden:

| PUNT | X | Y | HOOGTE in meters | DAG 07:00-19:00 uur | AVOND 19:00-23:00 uur | NACHT 23.00-07:00 uur |
|---|---|---|---|---|---|---|
| A | 115098 | 479359 | 5 | 60 | 60 | 60 |
| B | 115620 | 482323 | 5 | 60 | 55 | 50 |
| D | 112356 | 482191 | 5 | 60 | 55 | 50 |
| F | 110742 | 477395 | 5 | 60 | 55 | 50 |
| G | 116122 | 480498 | 5 | 60 | 55 | 55 |
| H | 110160 | 479741 | 5 | 60 | 55 | 55 |
| I | 114072,3 | 478234,1 | 5 | 60 | 55 | 55 |
| J | 109866,4 | 482581,5 | 5 | 60 | 60 | 60 |
| K | 109613,6 | 482108,8 | 5 | 60 | 60 | 60 |
| S | 113862 | 482559 | 5 | 65 | 60 | 55 |

*Figuur 29: Vergunde akoestische waarden Schiphol.*

*Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus*

Op basis van de uitgangspunten conform hoofdstuk 2, is een akoestisch rekenmodel opgesteld. Alle berekeningen zijn uitgevoerd conform de methode II van de “Handleiding meten en rekenen industrielawaai” (HMRI, d.d. april 1999). De berekeningen zijn uitgevoerd in Geomilieu (V2022.4). In het rekenmodel zijn de activiteiten verwerkt. In Figuur 30 zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege deze activiteiten gepresenteerd. Tevens is de vergunde geluidruimte vergeleken met de berekende geluidbelasting vanwege alle activiteiten op het terrein van Schiphol (inclusief alle overige bronnen).

| pos. | omschrijving | $L_{Ar,LT}$ in dB(A) nieuwe activiteiten | $L_{Ar,LT}$ in dB(A) SNBV totaal | grenswaarden vergunning in dB(A) | verschil in dB |
|---|---|---|---|---|---|
| **Dagperiode** | | | | | |
| A | Vergunningpunt A | 15 | 46 | 49 | -3 |
| B | Vergunningpunt B | 17 | 38 | 39 | -1 |
| D | Vergunningpunt D | 39 | 47 | 47 | 0 |
| F | Vergunningpunt F | 13 | 41 | 48 | -7 |
| G | Vergunningpunt G | 14 | 40 | 44 | -4 |
| H | Vergunningpunt H | 20 | 42 | 46 | -4 |
| I | Vergunningpunt I | 8 | 37 | 44 | -7 |
| J | Vergunningpunt J | 27 | 36 | 39 | -3 |
| K | Vergunningpunt K | 25 | 36 | 40 | -4 |
| S | Vergunningpunt S | 25 | 40 | 44 | -4 |

*Figuur 30: Rekenresultaten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus.*

Op basis van de berekeningen kan worden gesteld dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege alle activiteiten op het terrein van Schiphol, inclusief de bijdrage vanwege de nieuwe activiteiten, voldoen aan de vergunde grenswaarden.

*Maximale geluidsniveaus*
Als mogelijke oorzaken voor het optreden van maximale geluidniveaus (LAmax) op TTOP5 kunnen met name worden genoemd:

- een passage van een vrachtwagen op het terrein. Hierbij wordt met betrekking tot de geluidbronsterkten uitgegaan van hogere waarden dan bij de berekeningen van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in verband met een mogelijk hogere rijsnelheid, het optrekken, luidruchtigere voertuigen etc. Op grond van ervaring wordt rekening gehouden met een circa 5 dB hogere immissierelevante bronsterkte;
- werkzaamheden met de veegwagen: LWR = +5 dB(A);
- op- en overslag / storten materialen: LWR = 125 dB(A).

In Figuur 31 zijn de berekende maximale geluidniveaus weergegeven vanwege activiteiten op TTOP5 ter plaatse van de beschouwde beoordelingsposities.

| pos. | omschrijving | Maximale geluidniveaus in de dagperiode in dB(A) |
|---|---|---|
| A | Vergunningpunt A | 25 |
| B | Vergunningpunt B | 27 |
| D | Vergunningpunt D | 59 |
| F | Vergunningpunt F | 23 |
| G | Vergunningpunt G | 24 |
| H | Vergunningpunt H | 30 |
| I | Vergunningpunt I | 18 |
| J | Vergunningpunt J | 38 |
| K | Vergunningpunt K | 35 |
| S | Vergunningpunt S | 37 |

*Figuur 31: Resultaten maximale geluidsniveaus.*

Op basis van de berekeningen kan worden gesteld dat de maximale geluidniveaus voldoen aan de vergunde grenswaarden.

**Conclusie**
In opdracht van Schiphol is door Peutz een geluidonderzoek verricht naar de geluidsemissie in de omgeving vanwege het reinigen en opslaan van grond op het terrein van TTOP5. Hiertoe zullen op het terrein diverse installaties en werktuigen worden ingezet.

Eén van de te onderzoeken aspecten is de geluidproductie van Schiphol voor het planvoornemen en dus het totale geluid van Schiphol inclusief de werkzaamheden ten behoeve van het opslaan en reinigen van grond op TTOP5.

Op basis van de berekeningen kan worden gesteld dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus vanwege Schiphol inclusief de nieuwe activiteiten voldoen aan de grenswaarden uit de vergunning. Er zijn derhalve geen akoestische belemmeringen ten aanzien van de nieuwe activiteiten.

## 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.

*Advieswaarden WHO*
Als aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan, is er nog steeds kans op gezondheidsschade door luchtverontreiniging. De WHO hanteert daarom advieswaarden voor fijn stof ($PM_{10}$ en $PM_{2,5}$) die lager zijn dan de wettelijke grenswaarden. De WHO advieswaarden zijn 20 µg/m$^3$ voor $PM_{10}$ en 10 µg/m$^3$ voor $PM_{2,5}$.

**Beschouwing**
Door onderzoeksbureau Peutz is in opdracht van Schiphol een luchtonderzoek uitgevoerd (zie rapport met nummer ML 465-141-RA, d.d. 26 april 2023, bijlage 7) om vast te stellen wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit voor de omgeving op basis van de activiteiten die gaan plaatsvinden in het plangebied ten behoeve van de tijdelijke grondreinigingsinstallatie. Dit onderzoek is reeds beoordeeld in het kader van de m.e.r.-aanmeldnotitie.

Voor de berekening van de concentraties stikstofdioxide ($NO_2$) en fijn stof ($PM_{10}$, $PM_{2,5}$) in de omgeving van de terreinen is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu versie 2022.41, met rekenjaar 2024. Dit programma maakt gebruik van STACKS+ versie 2022.1 en PreSRM versie 2.201 en is door het Ministerie van IenW goedgekeurd voor het bepalen van de gevolgen van plannen en projecten voor de luchtkwaliteit. In het rekenmodel zijn de diverse emissies opgenomen, zoals beschreven in hoofdstuk 3. De emissies zijn ingevoerd als puntbronnen op basis van het systeem van RD-coördinaten. De toetspunten zijn conform het 'toepasbaarheidsbeginsel' en 'blootstellingscriterium' gesitueerd ter plaatse van woningen in de omgeving. Aanvullend zijn toetspunten gesitueerd in de berm langs de weg, nabij de terreinen. Alle invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 7.

In bijlage 7 zijn de jaargemiddelde concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ weergegeven ter plaatse van woningen en het trottoir/berm voor het jaar 2024, alsmede de bronbijdragen. De hoogst berekende jaargemiddelde bronbijdragen zijn weergegeven in Figuur 32.

| | Berekende concentratie (µg/m³) | | |
|---|---|---|---|
| | $NO_2$ | $PM_{10}$ | $PM_{2,5}$ |
| Beoordelingspositie | Bronbijdrage | Bronbijdrage | Bronbijdrage |
| Woningen | 0,02 | 0,01 | 0,01 |
| Trottoir / berm | 0,22 | 0,09 | 0,09 |
| NIBM-grenswaarde: | 1,2 | 1,2 | 1,2 |

*Figuur 32: Hoogste jaargemiddelde bronbijdrage (in µg/m$^3$) (bron: Peutz, 26 april 2023).*

De hoogst berekende jaargemiddelde concentraties (incl. achtergrondconcentraties) zijn weergegeven in Figuur 33. In deze tabel is tevens het hoogste aantal uren overschrijding van de uurnorm voor $NO_2$ weergegeven en het hoogste aantal dagen overschrijding van de dagnorm voor $PM_{10}$.

| Toetspunt hoogste waarde | $NO_2$ jaargemiddeld µg/m³ | $NO_2$ # uren >200 | $PM_{10}$ jaargemiddeld µg/m³ | $PM_{10}$ # dagen >50 | $PM_{2,5}$ jaargemiddeld µg/m³ |
|---|---|---|---|---|---|
| Woning | 23,2 | 0 | 15,8 | 6 | 8,1 |
| Trottoir | 21,3 | 0 | 15,5 | 6 | 7,9 |
| Grenswaarde: | 40 | 18 | 40 | 35 | 25 |

*Figuur 33: Hoogste jaargemiddelde concentraties (incl. achtergrond) (bron: Peutz, 26 april 2023).*

Uit Figuur 32 volgt dat ten aanzien van de concentraties $NO_2$ en $PM_{10}$ / $PM_{2,5}$ bij relevante beoordelingsposities ruimschoots wordt voldaan aan de NIBM-grenswaarde van 1,2 µg/m³. De aangevraagde activiteiten dragen derhalve niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging in de omgeving. Uit Figuur 33 volgt bovendien dat de grenswaarden uit de Wet milieubeheer niet zullen worden overschreden. De jaargemiddelde concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ voldoen ruimschoots aan de gestelde grenswaarden, zodat ook in cumulatie met projecten in de omgeving de grenswaarden niet zullen worden overschreden.

Geconstateerd wordt derhalve dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer lid 1 onder a) én c), aangezien uitoefening niet leidt tot overschrijding van grenswaarde én de beoogde activiteiten niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging.

**Conclusie**
Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteiten op het terrein van TTOP5 niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit én de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) niet zullen worden overschreden. Inzake luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor het reinigen en opslaan van grond op het terrein van TTOP5 bij Schiphol.

## 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**
Ter plaatse van de voorgenomen verandering is een ecologisch onderzoek naar Flora en Fauna uitgevoerd door Ecologisch Onderzoeks- en Adviesbureau Van der Goes en Groot, zie bijlage 9. Voor onderbouwing c.q. details van het ecologische onderzoek wordt verwezen naar dit rapport.

*Flora*
In en rond het plangebied is in het verleden en tijdens het veldbezoek geen beschermde flora waargenomen (NDFF 2012-2022). In het plangebied wordt geen beschermde flora verwacht. Het plangebied is te voedselrijk om geschikt te zijn voor beschermde plantensoorten.

*Fauna*
Het onderzoeksgebied is in potentie geschikt voor beschermde soorten amfibieën, vogels, grondgebonden zoogdieren en vleermuizen:

- Gezien de uitgevoerde toetsing, kunnen van de amfibieën alleen ‘vrijgestelde’ soorten aanwezig zijn. Voor deze aangetroffen of verwachte ‘vrijgestelde’ soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting, zoals het besproken plan.
- In het plangebied kunnen broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van half maart tot half juli.
- Voor het mogelijk incidentele terreingebruik van het plangebied door vogels met jaarrond beschermde nesten (TTOP5: Buizerd) wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter leefgebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. Het plangebied biedt geen essentieel leefgebied voor deze soorten en ze kunnen gemakkelijk uitwijken.
- Voor incidenteel aanwezige kleine marterachtigen in TTOP5 wordt geen belangrijk negatief effect verwacht vanwege de aanwezigheid van vergelijkbaar biotoop in de naaste omgeving. Het plangebied biedt onder andere vanwege deze reden geen essentieel leefgebied voor kleine marterachtigen en de dieren kunnen gemakkelijk uitwijken.
- Voor de mogelijk aanwezige foeragerende vleermuizen in het plangebied wordt geen negatief effect verwacht van de ingreep omdat het plangebied slechts een klein deel uitmaakt van een veel groter foerageergebied en in de naaste omgeving veel vergelijkbaar of beter biotoop aanwezig is. De vleermuizen kunnen derhalve gemakkelijk uitwijken.

*Houtopstanden*
Er worden geen buiten de (volgens de Wnb bepaalde) bebouwde kom gelegen beplantingen gekapt, groter dan 1.000 m². Daarnaast voorziet het plan niet in het kappen van meer dan 20 bomen in een rijbeplanting. Op grond hiervan wordt het plangebied niet beschermd als bijzondere houtopstand.

*Natura 2000*
Het plangebied ligt op circa 10 kilometer afstand van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, het Kennemerland-Zuid. Gezien de grote afstand en de aard van de uit te voeren werkzaamheden, worden op voorhand geen directe negatieve gevolgen verwacht van de plannen zoals licht, geluid of optische verstoring. Er hoeft hiernaar geen nadere toetsing uitgevoerd te worden. Gezien de toename van stikstofemissie door de plannen is een berekening van precieze emissie en depositie van stikstof wenselijk voor dit project. Het betreft een zogenaamde ‘Aerius’-berekening. Deze Aerius-berekening is uitgevoerd en de uitkomsten hiervan zijn verderop in deze paragraaf weergegeven.

*NNN-gebieden*

Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN, inclusief de zogenaamde verbindingszones die verschillende NNN-gebieden kunnen verbinden (zie Figuur 34). Er kunnen geen negatieve effecten door de plannen op het NNN-gebied optreden. De plannen hoeven verder niet getoetst te worden aan beschermde waarden binnen dit netwerk.




*Figuur 34: Ligging van het plangebied (rode omlijning) ten opzichte van het NNN.*

*Stikstof*

Bij Schiphol komt bij projectactiviteiten grond vrij. De vrijkomende grond kan poly- en perfluoralkylstoffen (verder PFAS) bevatten. De met PFAS verontreinigde grond wordt op verschillende locaties binnen Schiphol (tijdelijk) opgeslagen (TTOP1 t/m TTOP4) omdat er onvoldoende hergebruiks-, reinigings- en/of verwijderingsmethoden zijn. Die methoden zijn nu beschikbaar. Schiphol is voornemens om tijdelijk een grondreinigingsinstallatie te realiseren voor het reinigen van met PFAS verontreinigde grond op locatie TTOP5. In Figuur 35 is de locatie van TTOP1 t/m TTOP5 op het terrein van Schiphol weergegeven.



*Figuur 35: Locatie TTOP1 t/m TTOP5.*

De grondreinigingsinstallatie op TTOP5 zal met PFAS verontreinigde grond afkomstig van de eigen inrichting gaan reinigen. De verontreinigde grond is afkomstig van diverse locaties die op het Schiphol terrein zijn gelegen en van (toekomstige) projecten. In afwachting van de realisatie van de grondreinigingsinstallatie wordt de verontreinigde grond tijdelijk opgeslagen op locaties die in de nabijheid van de grondreinigingsinstallatie zijn gelegen (TTOP1 t/m TTOP4).

De werkzaamheden als gevolg van TTOP1 t/m TTOP5 kunnen volgens de Wet natuurbescherming echter ook als één project worden gezien. De stikstofemissies en stikstofdepositie (in mol N/ha/jaar) dienen in dat geval ook in cumulatie te worden beschouwd. In voorliggende notitie worden de uitgangspunten en resultaten van deze cumulatieve berekening weergeven.

Voor TTOP1 is geen specifiek onderzoek uitgevoerd naar de stikstofemissies en stikstofdepositie, maar de aard en omvang van de werkzaamheden bij TTOP1 zijn vergelijkbaar met de werkzaamheden bij TTOP2 t/m TTOP4. In onderstaande tabel is voor TTOP1 t/m TTOP4 de berekende stikstofemissies ($NO_x$ en $NH_3$) weergegeven, waarbij wordt opgemerkt dat deze in de basis gebaseerd zijn op een maximale opslagcapaciteit van 75.000 ton per TTOP. Voor TTOP1 is uitgegaan van de gemiddelde stikstofemissie over TTOP2 t/m TTOP4.

In onderstaande Figuur 36 is voor TTOP1 t/m TTOP4 de berekende stikstofemissies ($NO_x$ en $NH_3$) weergegeven.

| Locatie | Feitelijke opslag (ton) | Opslag en depotvorming | | Onderhoud | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $NO_x$ (kg/fase) | $NH_3$ (kg/fase) | $NO_x$ (kg/jaar) | $NH_3$ (kg/jaar) |
| TTOP1 | 37.820 | 100,4 | 0,6 | 6,5 | 0,2 |
| TTOP2 | 20.231 | 32,5 | 0,3 | 6,5 | 0,2 |
| TTOP3 | 75.497 | 121,1 | 1,1 | 6,5 | 0,2 |
| TTOP4 | 61.401 | 102,2 | 0,9 | 6,5 | 0,2 |

*Figuur 36: Stikstofemissies TTOP1- t/m TTOP4 bij feitelijke bedrijfsvoering.*

In onderstaande Figuur 37 (zie tevens bijlage 8 voor het depositieonderzoek met bijbehorende AERIUS-berekening) is voor TTOP5 de berekende stikstofemissie ($NO_x$ en $NH_3$) weergegeven.

| Locatie | Aanlegfase | | Gebruiksfase | |
|---|---|---|---|---|
| | $NO_x$ (kg/fase) | $NH_3$ (kg/fase) | $NO_x$ (kg/jaar) | $NH_3$ (kg/jaar) |
| TTOP5 | 281,4 | 8,4 | 248,4 | 8,7 |

*Figuur 37: Stikstofemissies TTOP5 grondreinigingsinstallatie feitelijke bedrijfsvoering.*

Uit de rekenresultaten volgt dat geen sprake is van een depositiebijdrage > 0,00 mol N/ha/jaar ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van de meest maatgevende aaneengesloten periode van 12 maanden. Zie tevens onderstaande Figuur 38 uit de AERIUS-berekening:

**Activiteit**

| | |
|---|---|
| Omschrijving | ML 465 |
| Toelichting | Cumulatie TTOPs |

**Berekening**

| | |
|---|---|
| AERIUS kenmerk | RW3WV73PH876 |
| Datum berekening | 06 november 2023, 20:04 |
| Rekenconfiguratie | Wnb-rekengrid |

**Totale emissie**

| | Rekenjaar | Emissie $NH_3$ | Emissie $NO_x$ |
|---|---|---|---|
| Emissies maatgevende 12 maanden TTOP-locaties - Beoogd | 2023 | 10,2 kg/j | 429,7 kg/j |

**Resultaten**

| | Hoogste bijdrage | Hexagon | Gebied |
|---|---|---|---|
| Emissies maatgevende 12 maanden TTOP-locaties - Beoogd | - | | |
| Gekarteerd oppervlak met toename (ha) | - | | |
| Gekarteerd oppervlak met afname (ha) | - | | |
| Grootste toename | - | | |
| Grootste afname | - | | |

*Figuur 38: Cumulatieve depositiebijdrage TTOP's.*

Op dit moment is de stikstofdepositieberekening voor de afbouwfase nog niet uitgevoerd, aangezien deze fase pas over 7 jaar plaatsvindt. Het is momenteel ook niet duidelijk welke wet- en regelgeving dan van kracht zal zijn. Verder is het onbekend welke ontwikkelingen plaats gaan vinden op het gebied van emissieloos materiaal. Schiphol is voornemens om tegen die tijd emissieloos materieel in te gaan zetten voor de afbouwfase.

**Conclusie**
Het ecologisch onderzoek naar flora, fauna en houtopstanden heeft uitgewezen dat: er geen beschermde flora aanwezig is in het plangebied; de houtopstanden voldoen niet aan de vereisten om als ‘beschermd’ te worden aangemerkt; er geen negatieve effecten op de fauna worden verwacht.

Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat er op basis van de voorgenomen activiteiten op het terrein van TTOP5 zowel in de aanlegfase alsmede de gebruiksfase geen sprake zal zijn van een relevante cumulatieve depositiebijdrage ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (depositiebijdrage ≤ 0,00 mol N/ha/jaar).

Derhalve zijn er inzake flora, fauna en houtopstanden en stikstofemissies geen belemmeringen voor het reinigen en opslaan van grond op het terrein van TTOP5 bij Schiphol.

## 4.7 Externe veiligheid

**Wettelijk kader**
Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

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 voor dit onderzoek.

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)2: Inrichtingen met gevaarlijke stoffen;
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)3: Spoorwegen, autowegen, vaarroutes met transport van gevaarlijke stoffen;
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)4: Hogedruk aardgasleidingen.

**Beschouwing**
Op de TTOP5 wordt een werkplaats ingericht waar kleinschalige reparaties en onderhoudswerkzaamheden aan de grondreinigingsinstallatie kunnen worden verricht. In de werkplaats wordt in beperkt mate (ADR-geclassificeerde) vloeistoffen opgeslagen en gebruikt. Er is hier sprake van een kleinschalige opslag van ADR-geclassificeerde stoffen. De opgeslagen hoeveelheden stoffen zullen de ondergrenzen van de PGS 15: ‘Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen’ (versie 1.0 september 2016) niet overschrijden. Daarmee is de PGS15 niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

Op de TTOP5 is een mobiele tankinstallatie aanwezig voor het bijvullen van het materieel met biodiesel (HVO 100). De mobiele tankinstallatie is dubbelwandig uitgevoerd, heeft een inhoud van 2000 liter en beschikt over een Kiwa-certificaat. De mobiele tankinstallatie zal voldoen conform de voorschriften uit Bijlage D van de PGS 30: ‘Vloeibare brandstoffen in bovengrondse tank- en afleverinstallaties’ (versie 1.0, december 2011) en daarmee worden eventuele risico’s beheerst.

De inrichting dan wel het voorgenomen project valt niet onder het Besluit Risico’s Zware Ongevallen (BRZO 2015) noch valt het onder het onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Er is geen reden aan te nemen dat er risico’s zijn op ongevallen, omdat zich geen grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen op de projectlocatie bevinden. Er zijn geen bijzondere omstandigheden aanwezig waardoor een verhoogde kans is op het ontstaan van ongevallen.

Er zijn geen significante gevaren van buiten het plangebied die van invloed kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkeling.

**Conclusie**
Het omgevingsaspect externe veiligheid is niet relevant in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

## 4.8 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu of de omgeving sterker belast.

Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Bedrijven kunnen niet zomaar naast een gevoelige functie, zoals een woning, gerealiseerd worden. Ook andersom moet er zorgvuldig gemotiveerd worden dat een nieuwe woning bij bestaande bedrijven of bedrijvigheid gerealiseerd kan worden. Zonering, afstand houden, is een belangrijk middel om te voorkomen dat er hinder ontstaat. Ook zorgt dit ervoor dat de bestaande bedrijven niet onevenredig in hun belangen worden geschaad. Een belangrijk hulpmiddel hierbij is de Handreiking bedrijven en milieuzonering van de VNG. Per bedrijfstype kan in beeld worden gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. Hierdoor wordt duidelijk welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing passend zijn.

In de publicatie worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in zes categorieën, variërend van lichte tot zeer zware milieuhinder. Per milieucategorie zijn richtafstanden tot hindergevoelige functies opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstypen: een rustige woonwijk en een gebied met een menging van functies. In Figuur 39 zijn deze richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur.

Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Vergelijkbaar met de rustige woonwijk zijn rustig buitengebied, stiltegebied en natuurgebied. Daarvoor gelden dan ook dezelfde richtafstanden.

Een ander omgevingstype is het gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een variatie aan functies: direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren tot het omgevingstype gemengd gebied. Het gemengd gebied kent door de aanwezige variatie aan functies en situering al een hogere milieubelasting. Dit kan aanleiding zijn om gemotiveerd voor één of meer milieuaspecten een kleinere afstand aan te houden dan wordt geadviseerd voor een rustige woonwijk.

Bij gebieden met functiemenging kan gedacht worden aan stads- en wijkcentra, horecaconcentratiegebieden en woongebieden met kleinschalige c.q. ambachtelijke bedrijvigheid.

| milieucategorie | richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk | richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied |
|---|---|---|
| 1 | 10 m | 0 m |
| 2 | 30 m | 10 m |
| 3.1 | 50 m | 30 m |
| 3.2 | 100 m | 50 m |
| 4.1 | 200 m | 100 m |
| 4.2 | 300 m | 200 m |
| 5.1 | 500 m | 300 m |
| 5.2 | 700 m | 500 m |
| 5.3 | 1.000 m | 700 m |
| 6 | 1.500 m | 1.000 m |

*Figuur 39: Relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype.*

De VNG-publicatie is geen wet, maar wel een algemeen aanvaarde richtlijn voor de toepassing van milieuzonering in een ruimtelijk plan. Niettemin gaat de publicatie uit van richtafstanden, die in algemene zin bepaald zijn op basis van gemiddelde productieprocessen. Dat betekent dat bij de toepassing van de publicatie altijd ook de feitelijke situatie ter plaatse in ogenschouw moet worden genomen.

**Beschouwing**
Voor de aan te houden afstand tot een grondreinigingsinstallatie is in de VNG-brochure geen categorie opgenomen die naadloos van toepassing is op de onderhavige functie. De categorie "Afvalscheidingsinstallaties" (milieucategorie 4.2) komt het dichtst in de buurt bij de werking van een grondreinigingsinstallatie.

Het plangebied bestaat uit een braakliggend terrein waar tot ongeveer 2020 tijdelijk grond werd opgeslagen. Rondom het gebied zijn bestaande opslagplaatsen van grond aanwezig, alsmede agrarische percelen. Ten westen bevindt zich een parkeerplaats van luchthaven Schiphol. TTOP5 bevindt zich binnen het werkingsgebied van Schiphol. Er is hier overduidelijk sprake van het omgevingstype ‘gemengd gebied’. De grootste richtafstand voor een ‘gemengd gebied’ is voor het aspect ‘geluid’: 200 meter. Er bevinden zich een aantal burgerwoningen ten noordoosten van het plangebied. De afstand tot de percelen die behoren tot de bestemming ‘Wonen’ betreft ongeveer 270 meter. Er is daarmee voldoende afstand tussen de grondreinigingsinstallatie en de burgerwoningen. Omdat geluid de grootste richtafstand heeft, geldt er automatisch voor de aspecten geur, stof en gevaar dat de grondreinigingsinstallatie op voldoende afstand van de burgerwoningen wordt beoogd. Zie Figuur 40. Daarmee voldoet de grondreinigingsinstallatie aan de richtafstanden zoals opgesteld in de VNG-brochure.

| Vorm van hinder | Geur | Stof | Geluid | Gevaar |
|---|---|---|---|---|
| Afstand (m) | 200 | 200 | 200 | 50 |

*Figuur 40: Richtafstanden ‘gemengd gebied’ bedrijven en milieuzonering volgens VNG (2009).*

**Conclusie**
Volgens de richtlijnen van de VNG-brochure bevindt er zich genoeg afstand tussen de beoogde activiteiten op het TTOP5 terrein en de kwetsbare objecten in de omgeving. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van TTOP5.

## 4.9 Cultuurhistorie en archeologie

**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 Cultuurhistorie**
In het verleden was de planlocatie in agrarisch gebruik. Een aantal historisch geografische waarden is deels nog herkenbaar in en om het gebied, hoewel dit gebied gedomineerd wordt door het aanzicht van de luchthaven als moderne laag in het landschap. Met name ten noordoosten van de weg Tweeduizend El is echter de geometrische historische structuur van het droogmakerijenlandschap goed zichtbaar en de belevingswaarde van de openheid en grote maten van de droogmakerij groot. De geplande ontwikkeling wordt op zodanige wijze landschappelijk ingepast dat deze rechtdoet aan het karakter van het droogmakerijenlandschap en de principes en ambities zoals uiteengezet in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Op die manier wordt beoogd dat de ruimtelijke impact van het planvoornemen minimaal is en deze een bijdrage levert aan de ruimtelijke samenhang in het gebied. Na verloop van de vergunningstermijn wordt het gebied weer in de oorspronkelijke situatie teruggebracht van open agrarisch polderland.
Er zijn in het plangebied of de directe omgeving geen rijks-, provinciale of gemeentelijke monumenten aanwezig. Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten in het plangebied.

**Beschouwing Archeologie**
In het vigerende bestemmingsplan (2014) is geen archeologische waarde aangegeven. Echter, de gemeente Haarlemmermeer heeft in 2021 de gemeentelijke archeologische kaart geüpdate. Daarin is het gebied aangewezen als ‘waarde – archeologie 6’. Hieronder wordt verstaan dat onderzoek is verplicht bij ingrepen in de bodem groter dan 10.000 vierkante meter en dieper dan 40 centimeter. De beoogde ontwikkeling van TTOP5 behelst bodemingrepen van minder dan 10.000 vierkante meter en daarmee is er geen onderzoek verplicht.

Aanvullend is de archeologische kaart van Nederland bekeken. Deze kaart is een combinatie van de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Op of rondom de locatie TTOP5 zijn geen archeologische vondsten bekend dan wel te verwachten.

De archeologische waarde van de TTOP5 hoeft niet te worden vastgesteld. Indien er tijdens de werkzaamheden toch archeologisch vondsten worden geconstateerd wordt dit direct gecommuniceerd met het bevoegd gezag.

**Conclusie**
Met het planvoornemen wordt tegemoet gekomen aan de cultuurhistorische waarden in het gebied, door middel van een zorgvuldige landschappelijke inpassing.

## 4.10 Ontplofbare oorlogsresten

Bij alle aangemelde projecten wordt het digitale systeem met ‘niet gesprongen explosieven’ geraadpleegd. Als ontplofbare oorlogsresten 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 een convenant met de gemeente Haarlemmermeer. Schiphol laat de onderzoeken naar de aanwezigheid van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in bij hen in eigendom zijnde gebieden zelf uitvoeren en rapporteert vervolgens aan de gemeente. In de gebieden binnen de gemeente die buiten de luchthaven zijn gelegen, komen de onderzoeken voor rekening van de gemeente.

## 4.11 Kabels en leidingen

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

## 4.12 M.e.r.-aanmeldnotitie

**Wettelijk kader**
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor, of een besluit neemt over, projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen (gesloten spoor). Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'C-lijst') geeft de aard en omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben (m.e.r.-beoordeling). Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. (de 'D-lijst'). Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen zodra een project één of meer van de beschreven activiteiten in Onderdeel D bevat, ongeacht de omvang van deze activiteiten. Deze toets, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling, dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de

projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig. In Figuur 41 zijn bovenstaande regels schematisch weergegeven:




*Figuur 41: Schematische weergave m.e.r.-(beoordelings)plicht.*

Op basis van artikel 7.6 van de Wet milieubeheer kunnen Provinciale Staten als aanvulling op de 'C-lijst' uit het Besluit m.e.r. in de provinciale milieuverordening (of provinciale omgevingsverordening) extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aanwijzen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben en dus m.e.r.-plichtig zijn. Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in de Omgevingsverordening geen extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aangewezen die m.e.r.-plichtig zijn.

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor, het open spoor, waardoor een plan m.e.r.-plicht kan gelden. Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.
Sinds 7 juli 2017 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden (artikel 2, lid 5 onder b). Op grond van deze aanpassing is een vormvrije m.e.r.-beoordeling door het bevoegd gezag nodig voor projecten die zijn opgenomen in bijlage D, maar die beneden de drempelwaarden vallen. Dit betekent dat voor elke aanvraag, waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie moet worden opgesteld.

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). Een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling gaat na of er een aanleiding c.q. plicht bestaat voor het opstellen van een MER.

*Afvalverwijdering*
De activiteit: 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval, anders dan bedoeld onder D 18.3, D 18.6 of D 18.7.', wordt genoemd in bijlage 1 van het Besluit m.e.r. in categorie D18.1. De activiteit valt onder onderdeel D (en is m.e.r.-beoordelingsplichtig) indien de activiteit betrekking heeft op een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.

Onder ‘verwijdering van afval’ vallen (voor de toepassing van de m.e.r.- regelgeving) ook handelingen met een nuttige toepassing van afval. Dit volgt niet direct uit de Nederlandse wetgeving, maar is een gevolg van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de zaak Massafra (23 november 2006: C-486/04, overweging 44).

Met betrekking tot de voorgenomen verandering c.q. grondreinigingsinstallatie komt categorie D18.1 van bijlage 1 van het Besluit m.e.r. in aanmerking. Er is sprake van een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer. Derhalve is een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

**Beschouwing**
Ten behoeve van het planvoornemen is een rapport ‘m.e.r.-aanmeldnotitie grondreinigingsinstallatie TTOP5’ opgesteld. De m.e.r.-aanmeldnotitie is voorgelegd aan en beoordeeld door de ODNZKG. Het MER-beoordelingsbesluit (kenmerk: 12032200, d.d. 29 juni 2023) is bijgevoegd als bijlage 15. In het MER-beoordelingsbesluit wordt geconcludeerd dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure, waarbij een Milieueffectrapport moet worden opgesteld, niet aan de orde is.

**Conclusie**
In het MER-beoordelingsbesluit wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van zodanig belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

# 5 Procedure en economische uitvoerbaarheid

## 5.1 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

De ontwikkeling van een tijdelijke grondreinigingsinstallatie op TTOP5 is in strijd met het vigerende bestemmingsplan ‘Haarlemmermeer 2014’. Om het planvoornemen mogelijk te maken wordt een uitgebreide Wabo-procedure doorlopen. 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 de 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 een tijdelijke grondreinigingsinstallatie en daarmee de afwijking van de huidige gebruiksmogelijkheden op TTOP5 aanvaardbaar is.