

Van: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>
Verzonden: 09-02-2026 19:16
Aan: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>,
[redacted] <[redacted]@odijmond.nl>
Onderwerp: RE: mer schiphol

Hoi [redacted] en [redacted],

Hierbij de definitieve notitie met onze bevindingen van de milieueffectrapportage.

Ik heb er nog niet bij gezet aan wie hij gericht is, aangezien ik niet weet of je het individueel gaat versturen of in een keer naar alle gemeenten in algemeen.

Ik hoop dat dit een beetje aansluit bij de verwachtingen. Mochten er nog opmerkingen, vragen of aanpassingen gewenst zijn hoor ik het graag.

Daarnaast zou ik uit interesse graag de definitieve zienswijze lezen als die helemaal af is. We willen dit mede gebruiken om op ons integraal overleg te bespreken hoe we ons kunnen ontwikkelen en verbeteren op advisering met betrekking tot dit soort projecten van grotere omvang.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



M. 06- [redacted]

[redacted]@odijmond.nl

W. www.odijmond.nl

Bezoekadres: Stationsplein 48 B, 1948 LC Beverwijk

Postadres: Postbus 325, 1940 AH Beverwijk

Telefoon: 0251 26 38 63

Werkdagen: [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Verzonden: maandag 9 februari 2026 14:52

Aan: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>; [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Onderwerp: RE: mer schiphol

Hoi [redacted],

Leek me goed om te weten maar ik zou in ons advies alleen inzoomen op de effecten voor ons werkgebied.

Je algemene opmerking lijkt me goed om op te nemen.

Gr.

Van: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Verzonden: maandag 9 februari 2026 14:41

Aan: [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>; [redacted] <[redacted]@odijmond.nl>

Onderwerp: RE: mer schiphol

Hoi [redacted],

Fijn dat je notities hebt gemaakt, die kunnen we op zich goed gebruiken. vraag me alleen even af wat handig is, deze punten zijn voornamelijk van toepassing op gebieden buiten ons werkgebied. Is dit dan evengoed handig om in de notitie mee te nemen?

Misschien onderstaande toch nog als algemene opmerking bij geluid:

In de MER is gewerkt met meerdere referentiesituaties, waaronder het vigerende LVB en de situatie van anticiperend handhaven. Voor de referentie "vigerend LVB" is berekend dat binnen de bestaande grenswaarden aanzienlijk minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn (circa 300.000-335.000), waardoor deze situatie in de MER als een theoretische, niet-representatieve referentie

wordt beschouwd. Daarnaast laten de verschillende MER-documenten contourkaarten zien die niet altijd één-op-één herleidbaar zijn tot dezelfde uitgangspunten en schaalniveaus. Dit vraagt om zorgvuldigheid bij de interpretatie van kaartbeelden, met name waar contouren dicht bij elkaar liggen en kleine wijzigingen in uitgangspunten grote effecten kunnen hebben.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]



M. 06- [REDACTED]

[REDACTED]@odijmond.nl

W. www.odijmond.nl

Bezoekadres: Stationsplein 48 B, 1948 LC Beverwijk

Postadres: Postbus 325, 1940 AH Beverwijk

Telefoon: 0251 26 38 63

Werkdagen: [REDACTED]

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@odijmond.nl>

Verzonden: maandag 9 februari 2026 14:24

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@odijmond.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@odijmond.nl>

Onderwerp: mer schiphol

Hoi [REDACTED] en [REDACTED],

Er blijkt geen opdracht gegeven te zijn voor een analyse van het mer Schiphol. Wel heeft M+P wat bevindingen gedeeld waar we ons voordeel mee kunnen doen. Deze zijn vanmorgen besproken met enkele BRS-leden. Ik was het 1^e half uurkje even aangeschoven. Daarvan heb ik aantekeningen (zie ook in de mail) en gevraagd aan [REDACTED] (van VNG) om te checken. Dit is dus wat er nu aan extra info ligt.

Verzoek: In onze communicatie moeten niet spreken van een advies van M+P, is alleen informele uitwisseling geweest. De inhoud kunnen we wel gebruiken.

Zie onder dus.

Groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

T: [REDACTED]

M: 06-[REDACTED]

Aanwezig: [REDACTED]

Hoi [REDACTED],

Jammer dat ik vanmorgen al snel weer uit overleg met M+P moest. Zou jij kunnen checken of ik onjuistheden heb in mijn aantekeningen? Deze aantekeningen (met jouw aanvulling) wil ik met de BRSw delen. Kun ij een gedetailleerder toelichting aan [REDACTED] verzorgen als dat nodig is?

Bvd alvast!

Wat ik ervan het genoteerd:

MER:

- De verschillende mer-documenten leveren verschillende contouren kaartjes op daarom is moeilijk te herleiden welke uitgangspunten tot de nieuwe grenswaarden geleid hebben
- De geluidcontouren zijn kleiner geworden dan in het vigerende LVB. De gebieden waar de vigerende en nieuwe contouren dicht bij elkaar liggen (met name regio rondom Uithoorn) of de nieuwe contour uitbreiding/nieuw gebied betreft (met name bij de Oostbaan) zijn kritisch: kleine wijziging in uitgangspunten kan grote effecten hebben.
 - Voor Hoofddorp en Nieuwkoop speelt dit niet/minder. Hoofddorp ligt geheel buiten de 48dB-contour. Effect in Hoofddorp is geen "mer-ding" maar eerder grove weergave in de kaarten. NB. De opmerking bt Hoofddorp kan ik niet goed plaatsen of nutilleggen. Kun jij toelichten wat hier mee bedoeld werd?

- In mer (hoofdrapport blz. 18) par 3.3.1 wordt toegelicht waarom de referentie Ref_{IVb} = vigerend lvb niet realistisch is. Deze wordt wel benoemd maar verder niet uitgewerkt. In het mer wordt de keuze gemaakt om deze als niet representatief te beschouwen omdat als- de huidige vergunde vliegbewegingen (478.000) incl. de BA-maatregelen moet worden afgewikkeld binnen de vigerende grenswaarden je dan uitkomt op ca. 335.000 vliegbewegingen- wat als niet realistisch wordt beschouwd
- Het advies van de commissie mer – om deze referentie wel te gebruiken – is hiermee niet opgevolgd. Discussie was dat je dan een exploitatiebeperking beschouwd zonder balanced approach-procedure
- De problematiek speelt vooral bij regio Uithoorn en de Oostbaan.
- Suggestie is om in een zienswijze het punt van het niet representatief beschouwen van de Ref_{IVblvb} aan te kaarten (misschien bij het punt waarin we aangeven dat de grenswaarden op een aantal punten verhoogd worden wat leidt tot het toestaan van meer geluidbelasting).
 - NB. Ik dacht dat ik [redacted] hoorde zeggen dat zoiets in de zienswijze van Amsterdam gaat komen maar ik weet het niet zeker.

LIB:

- Contour Kaagbaan is veel smaller dan vigerend LIB. Lastig te verklaren obv mer-gegevens maar eerder ingegeven vanuit in gebruik name 5^e baan (Polderbaan).
- Nieuwe BR-relatie: in 2026 komt deze beschikbaar. Dit gaat groot effect hebben op LIB4.
 - NB. Hierna ging ik uit het overleg

En eerder nog vanuit [redacted]

Bij punt 3 merk ik op dat we in het overleg met IenW naar aanleiding van de geluidscontouren een andere uitleg over vlakken tussen contourlijnen hebben gekregen. De afspraak is dat IenW een toelichting schrijft op hoe de weergave van de geluidcontouren, in de Cvvg weergegeven d.m.v. vlakken tussen twee opvolgende geluidcontouren, gelezen moeten worden in relatie tot de regelgeving en gebruikt moeten worden bij cumulatieberekeningen.

Groeten,

[redacted]

[redacted]

T: [redacted]

M: 06- [redacted]

Aanwezig: [redacted]

Ha [redacted],

█ en ik hebben deze week ook een screening gedaan van de LVB-documenten en vooral gekeken naar thema's die vanuit gemeente-perspectief relevant kunnen zijn.

Om jullie niet te overspoelen met allerlei detail info en opnieuw veel (verschillende) kaarten heb ik een poging gedaan om het beknopt samen te vatten, zie onder. Wil jij zelf even kijken of en met wie je dit wil delen?

En wat betreft maandag, ik kan aanschuiven bij jullie overleg als je dat wilt, maar heb nog niet de uitnodiging gehad (█ wel).

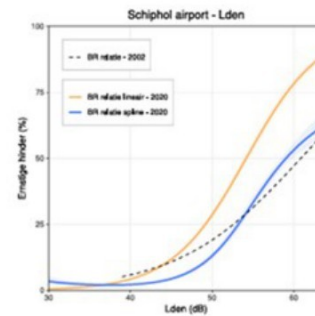
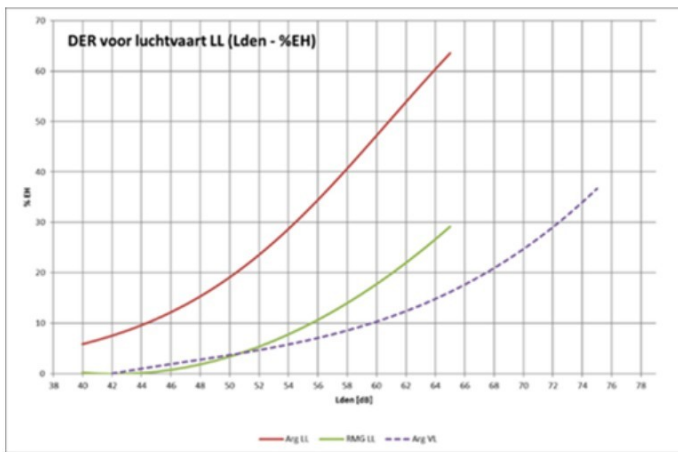
Fijn weekend en groet!



1. **MER, referentie 1, vigerend LVB (RefLVB)** die kijkt naar wat nu vergund is en veel grotere verschillen laat, samenvatting MER schrijft hem af als niet realistisch, krijgt verder weinig aandacht. (MER 3.3.1) Er zijn meerdere redenen om dit niet als realistische referentie te zien, maar voor gemeenten kan het wel nuttig zijn om voor bepaalde lokale situatie dit ook als referentie in de discussie te betrekken. Heeft een relatie met de HHP waar grotere overschrijdingen zijn.

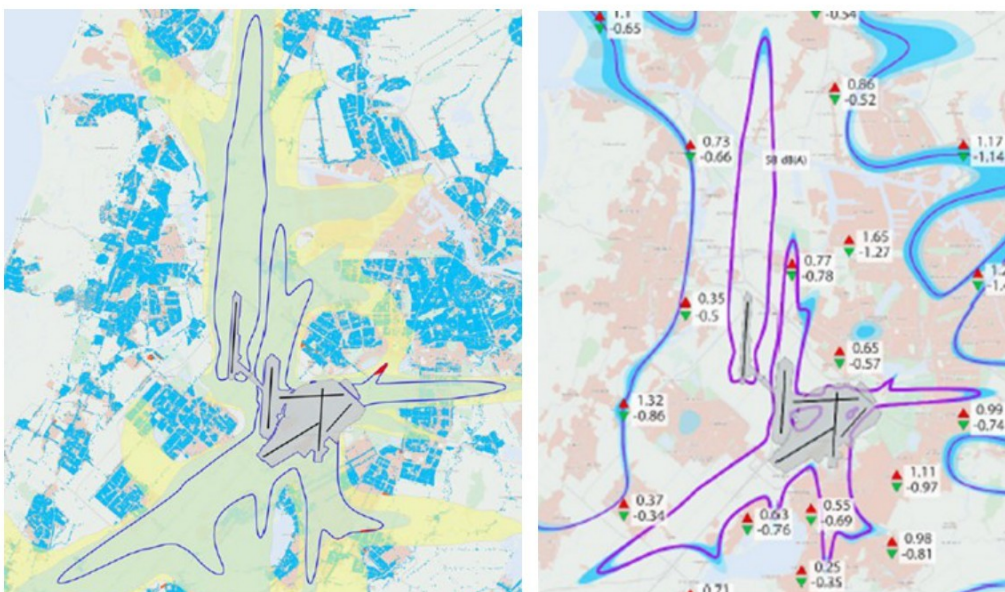
2. **Relatie LIB en nieuwe contouren:** nadenken over historie LIB4, relatie met 25% EH en de 58 dB(A) van vroeger en de nieuwe contouren voor 54, 56 en 58 dB. Ontwikkeling in inzicht en ervaren hinder en niet-akoestische effecten op hinder maken het lastig om aan te sluiten bij 25%EH. Denk ook aan ontwikkeling in dosiseffect-relaties (2002, 2020, 2026). Wel belangrijk om uitgangpunten te bediscussiëren. Ook discussie over onzekerheden in de contouren meenemen. Wat ons betreft is het niet per se nodig om alle onzekerheden in de RO-contour te hebben. Je zou ook kunnen kijken hoe we daar bij andere geluidbronnen mee omgaan. Aandacht ook voor (samenhang met) de contouren voor Lnight.

Als je nu naar inzicht 25% EH kijkt: oude BR bij 63 dB, BR van 2002 bij 53 dB en 2020 onderzoek ook circa 53 (spline methode) en als je lineair kiest dan 48 dB



Figuur 0.1 BR-relatie lineair en spline-model (+ betrouwbaarheidsinterval, BI) voor Lden en ernstige hinder Schiphol 2020 (GM) en het lineaire model 2002 (Schiphol/GES).

3. **Vergelijking CVGG en contouren LVB:** blijft een lastige, de nieuwe contour is volgens ons het resultaat van de contouren van de gevoeligheidsberekening (uiterste omhullende, MER p 77, zie onder rechter figuur, komt denk ik ook overeen met contouren bijlage rapport G.33 bovengrens met stappen van 1 dB) voor de voorgenomen activiteiten (en 2024) in combi met een verschil in CVGG en LVB in het trekken van de lijn op een hele of halve dB waarde. CVGG heeft de keuze gemaakt om de lijn op de ,0 te leggen (dus bijv. rekenresultaat 58,0) wat op zich discutabel is als je ervanuit gaat dat het gebied tussen 2 lijnen afgerond een bepaalde waarde heeft. Dus het vlak van 58 dB wordt begrensd door de lijnen 57,5 en 58,5 en dan liggen de lijnen dus niet op 58,0 en 59,0. Het is de vraag hoe To70 en anderen dat in de MER gedaan hebben. Bij een verschillende keuze levert het een verschuiving op van 0,5 dB. N.B. wij denken dus niet dat CVGG overeenkomt met de figuur uit par 5.7 (fig. 18, p67, onder linker figuur). Deze figuur roept wel vragen op, want waarom liggen de contouren van deze figuur verder weg van de luchthaven dan de genoemde contouren incl. alle onzekerheden?



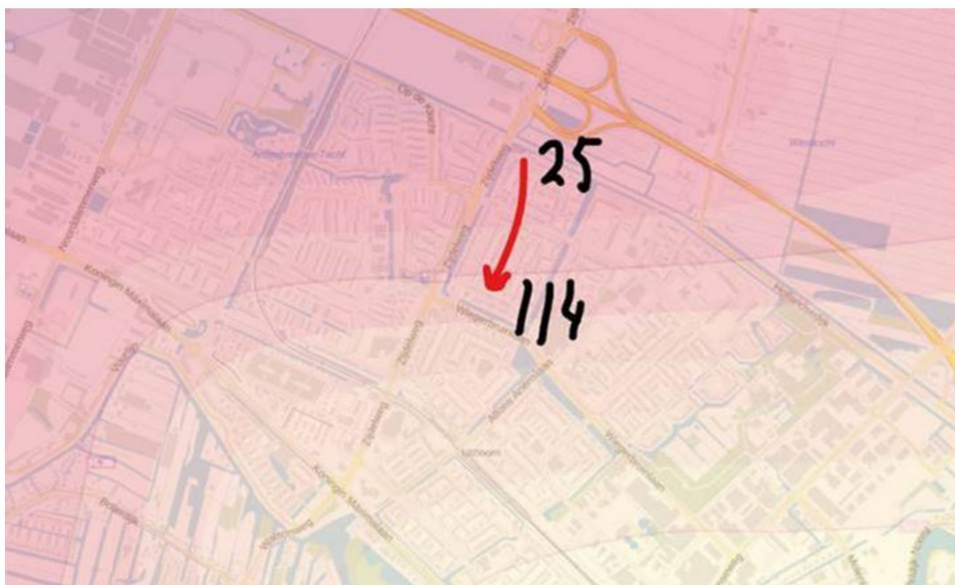
4. **Memo To70 vgl handhavingspunten**, vergelijking van oud en nieuw, soms ook hoger: belangrijk om bijvoorbeeld naar **Uithoorn** te kijken en daar een punt over te maken. Geldt ook voor andere HHP's waar wel toename is en de vraag of verklaring valide is.

Van de 7.742 woningen binnen de 58 dB(A) Lden contour liggen er 163 buiten het huidige LIB4-gebied. Al deze woningen liggen in de gemeente **Uithoorn**. De 58 dB(A) Lden-contour van de maximale situatie blijft wel binnen de grens van het LIB5-gebied.

Dus advies: zoom ook in op Uithoorn. Daar maximale situatie 58 dB op de rand van huidig LIB4.

En daar HHP 25, waar grenswaarde nieuwe situatie veel hoger is. 1,5 dB.

En krijgt het gebied in nieuwe verdeling van HHP voldoende aandacht? Alleen H114 met grenswaarde 54,96, lijkt me laag, voor oude HHP25 wat staat in To70 rapport van 56,42 naar 58,05 (p 24 Vergelijking grenswaarden). Kan waarschijnlijk wel verklaard worden omdat contouren daar dicht bij elkaar liggen, betekent wel dat het een gevoelig stukje is waar voor bewoners winst te behalen is.



5. **Keuzes voor onzekerheden meenemen**, anders dan in het verleden gedaan is? Zie analyse en rapport NLR, goed punt om in discussie rond LIB en RO-gebieden mee te nemen, omdat ook gesteld wordt in par 5.7 dat je nog meer marge moet nemen vanwege mogelijkheid van aanpassingen LVB. Wat betreft meenemen van meteo in de onzekerheden, we hebben zelf een keer een analyse gedaan (afstudeerder HvA) waaruit blijkt dat je onzekerheid van meteo rond de preferente banen niet moet overschatten. Uiteindelijk is de capaciteit van de baan de beperkende factor en in combinatie met het stiller worden van vliegtuigen beperkt het ook de meteo-onzekerheid.

6. Het punt van de **piekgeluiden** (hinder van afzonderlijke passages) mag meer aandacht krijgen, vooral ook vanuit de informatie die bij LVB zit over het toekomstperspectief (groei verdienen met stillere toestellen). De presentatie van To70 laat zien dat het reëel is dat daardoor in 2029 al 500.000 passages mogelijk zijn.

7. Discussie over **fout in berekeningen** gaat over realisatie, voor MER en LVB-ontwerp niet relevant, maar wel de vraag wat de impact is op de toetsing aan de normen door ILT (bijv. bij HHP 25 en 2 dB verschil)

In de bijlage met toelichting zegt Schiphol daarover:

"Belangrijk om te vermelden: deze berekeningen zijn gemaakt met het verouderde Nederlandse Rekenmodel (NRM), omdat het huidige LVB dat voorschrijft. Rondom Schiphol werken we al enkele jaren met de Europese opvolger Doc.29, die veel beter inzicht geeft in geluidseffecten. Grote trajecten zoals de Balanced Approach, het nieuwe LVB, de Gebruiksprognose en de Evaluatie zijn dus niet geraakt door deze fout. De huidige resultaten zijn uitsluitend gebruikt voor het voldoen aan het oude LVB en handhavingspunten, die IenW in 2026 wil vervangen door het nieuwe LVB gebaseerd op Doc.29."

 **Denk aan het milieu voor u besluit deze mail te printen!**

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De gemeente Haarlemmermeer sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht en de bijlage(n).

De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n).

Ontvangt u dit bericht ten onrechte? Dan verzoeken wij u de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen.

Gemeente Haarlemmermeer staat er niet voor in dat de integriteit van dit bericht behouden is gebleven. Ook garanderen wij niet dat dit bericht en de bijlage(n) vrij is van virussen, niet is onderschept of vatbaar is geweest voor tussenkomst (door derden).

Notitie

Aan		Van	
T.a.v.		Functie	Adviseur milieu en leefomgeving
Onderwerp	Milieueffectrapportage LVB Schiphol	Datum	9-2-2026

Inleiding

Voorliggend document bevat een inhoudelijke duiding van de milieueffectrapportage (MER) voor Schiphol, opgesteld vanuit het perspectief van Omgevingsdienst IJmond.

Het doel van deze notitie is om gemeenten te informeren en te ondersteunen door inzicht te geven in de belangrijkste bevindingen uit de MER en door aandachtspunten te benoemen die relevant kunnen zijn bij de eigen duiding en afweging. De focus ligt daarbij op thema's die direct raken aan de kwaliteit van de leefomgeving, zoals geluid, natuur, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid en ruimtelijke randvoorwaarden.

De notitie is gebaseerd op het Hoofdrapport van de MER en de bijbehorende achtergrondrapporten. Waar relevant is aandacht besteed aan aannames, onzekerheden en keuzes in methodiek die van invloed zijn op de resultaten en de interpretatie daarvan.

Geluid

Analyse piekgeluiden

De analyse van piekgeluiden is beperkt. Er is vooral gekeken naar aantallen vliegbewegingen, maar er is geen uitgewerkte analyse van piekgeluid-indicatoren (zoals L_{max}/N_{Axx}) en de relatie met hinderbeleving. Juist deze piekgeluiden spelen een belangrijke rol bij ervaren hinder.

Laagfrequent geluid en trillingen

Laagfrequent geluid en trillingen zijn niet in het Hoofdrapport van de MER, of in het deelonderzoek, uitgewerkt; er wordt verwezen naar bestaand onderzoek van het RIVM. Grondgeluid, waaronder proefdraaien, is buiten beschouwing gelaten vanwege het ontbreken van gevalideerde rekenmodellen en omdat proefdraaien onder een afzonderlijk vergunningstraject valt.

Toekomstige woningbouw

Bij de effectbepaling voor woningen en bewoners is uitgegaan van de huidige situatie en een beperkte woningbouwprognose, bestaande uit projecten waarvoor de bouw is gestart of reeds een vergunning is verleend. Beleidsmatige woningbouwambities van rijk, provincie en gemeenten, zoals vastgelegd in de Woondeal MRA (circa 170.000 woningen in de periode 2022–2030), zijn hierin niet volledig verwerkt. Een (groot) deel van deze woningbouwopgave ligt binnen het beïnvloedingsgebied van Schiphol. Hierdoor bestaat het risico dat het aantal woningen met

bepaalde geluidbelastingen en daarmee het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden richting 2030 wordt onderschat.

Aandachtspunten

De conclusies over geluid zijn gebaseerd op jaargemiddelde waarden en een afgebakende set aannames. Aspecten die voor de ervaren hinder relevant zijn, zoals piekgeluiden, laagfrequent geluid en toekomstige woningbouwontwikkelingen, zijn slechts beperkt of niet in beeld gebracht. Dit betekent dat de uitkomsten van de MER een goed beeld geven op hoofdlijnen, maar niet alle aspecten van geluidhinder volledig afdekken.

In de MER is gewerkt met meerdere referentiesituaties, waaronder het vigerende LVB en de situatie van anticiperend handhaven. Voor de referentie "vigerend LVB" is berekend dat binnen de bestaande grenswaarden aanzienlijk minder vliegtuigbewegingen mogelijk zijn (circa 300.000–335.000), waardoor deze situatie in de MER als een theoretische, niet-representatieve referentie wordt beschouwd. Daarnaast laten de verschillende MER-documenten contourkaarten zien die niet altijd één-op-één herleidbaar zijn tot dezelfde uitgangspunten en schaalniveaus. Dit vraagt om zorgvuldigheid bij de interpretatie van kaartbeelden, met name waar contouren dicht bij elkaar liggen en kleine wijzigingen in uitgangspunten grote effecten kunnen hebben.

Natuur

Flora- en fauna-activiteit

In de natuurtoets wordt aangegeven dat nader onderzoek nodig is om de orde van grootte van verschillende effecten op beschermde soorten beter te kunnen bepalen. Het gaat daarbij onder meer om optische verstoring, geluidsverstoring, aanvaringen en aanrijdingen, en om de mogelijke consequenties daarvan voor eventuele mitigatie en vergunningverlening.

In het Plan-MER Hoofdrapport wordt onder paragraaf 5.6.2.3 *Beschermde soorten* geconcludeerd dat de effecten van de voorgenomen activiteit naar verwachting beperkt zijn. In deze paragraaf wordt echter niet vermeld of de in de natuurtoets aangekondigde nadere onderzoeken daadwerkelijk zijn uitgevoerd en, zo ja, hoe de resultaten daarvan zijn betrokken bij de uiteindelijke effectbeoordeling. Het blijft daardoor onduidelijk hoe de conclusie over beperkte negatieve gevolgen precies tot stand is gekomen.

Aandachtspunten:

Er bestaat een verschil in detaillering tussen de natuurtoets en het hoofdrapport. Waar de natuurtoets wijst op de noodzaak van nader onderzoek naar effecten op beschermde soorten, wordt in het hoofdrapport geconcludeerd dat deze effecten beperkt zijn, zonder expliciete toelichting op de onderliggende onderbouwing. Hierdoor is niet transparant of en hoe de in de natuurtoets genoemde onzekerheden zijn weggenomen in de eindconclusie.

Natura 2000-activiteit

In de Passende Beoordeling wordt geconcludeerd dat de in de MER doorgerekende basissituatie (de

zogenoemde nominale situatie), na inzet van mitigerende maatregelen zoals interne en externe saldering, geen significant negatieve gevolgen worden verwacht voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor de uitvoering is nog wel een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit vereist.

De eerder verleende natuurvergunning is door de Rechtbank Den Haag vernietigd, omdat onvoldoende was gemotiveerd dat werd voldaan aan het additionaliteitsvereiste. In de huidige Passende Beoordeling is dit vereiste nog niet uitgewerkt. Aangegeven wordt dat dit via een aanvulling op de Passende Beoordeling zal worden onderbouwd, zodra hierover meer duidelijkheid bestaat. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze deze additionaliteit kan worden gemotiveerd.

Uit de gevoeligheidsanalyse volgt dat bij variaties in het vliegverkeer die kunnen optreden ten opzichte van de basissituatie, in enkele Natura 2000-gebieden depositietoename kan resteren. Op basis van de ecologische beoordeling wordt daarbij expliciet gesteld dat significant negatieve effecten niet in alle gevallen op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Aandachtspunten:

De conclusie dat in de doorgerekende basissituatie geen significant negatieve effecten worden verwacht, is gebaseerd op aannames over mitigerende maatregelen waarvan de additionaliteit op dit moment nog niet kan worden onderbouwd. Zolang het additionaliteitsvereiste niet nader is uitgewerkt, blijft daarmee onzeker hoe deze conclusie zich verhoudt tot de uiteindelijke vergunningverlening.

Deze onzekerheid is in de MER onderkend en hangt samen met landelijke ontwikkelingen rond de invulling van het additionaliteitsvereiste. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze hiermee in het vervoltraject zal worden omgegaan. Dit vraagt om nadere uitwerking en opvolging in het verdere proces.

Omgevingsveiligheid

In de MER is omgevingsveiligheid beoordeeld aan de hand van plaatsgebonden risicocontouren (PR-contouren). De uitkomsten verschillen tussen scenario's door (1) het aantal vliegtuigbewegingen (onder- en bovengrens) en (2) de samenstelling van het vliegverkeer. In de gevoeligheidsanalyse is daarbij onder meer een variatie onderzocht in de vlootsamenstelling, namelijk een toename van verkeer met grotere en dus zwaardere vliegtuigtypes.

Voor het werkgebied van Omgevingsdienst IJmond betreft het met name de aanvliegeroutes naar de Polderbaan (Velsen, Uitgeest en Wormerland) en de aanvliegeroute naar de Zwanenburgbaan (Purmerend).

(LIB1 t/m LIB5) geven randvoorwaarden voor het toelaten van nieuwe functies in de omgeving van Schiphol. Het gaat daarbij onder meer om beperkingen voor (zeer) kwetsbare functies zoals wonen, onderwijs en gezondheidszorg, evenals om bouw- en sloopmogelijkheden binnen aangewezen zones.

De MER beschrijft deze ruimtelijke randvoorwaarden primair vanuit de feitelijke, bestaande situatie. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwe woningbouw of functiewijzigingen, worden niet vooruitlopend beoordeeld, maar worden geacht plaats te vinden binnen de verantwoordelijkheden van gemeenten. De afweging van aanvaardbaarheid bij dergelijke ontwikkelingen ligt daarmee bij gemeenten, in het kader van het omgevingsplan en bij afzonderlijke ruimtelijke besluiten.

Daarnaast wordt in de MER aangegeven dat voor gecumuleerd geluid geen wettelijke normen gelden. De beoordeling van de aanvaardbaarheid hiervan bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid, waarbij gebruik kan worden gemaakt van de rekenregels uit de Omgevingsregeling en beschikbare brondata.

Aandachtspunten

De ruimtelijke paragraaf in de MER heeft een kaderstellend en beschrijvend karakter en is gebaseerd op de huidige functies en geldende regels. Dit betekent dat de MER beperkt inzicht biedt in de gevolgen van het luchthavengebruik in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De verantwoordelijkheid voor het maken van keuzes over functietoedeling, woningbouw en de aanvaardbaarheid van cumulatieve milieubelasting ligt daarmee nadrukkelijk bij gemeenten.

Luchtkwaliteit

In de MER zijn de effecten op de lokale luchtkwaliteit beoordeeld voor onder andere PM10 en PM2,5. Daarbij is rekening gehouden met emissies uit verschillende bronnen, waaronder vliegverkeer (starten, landen en taxiën), grondoperaties op de luchthaven (zoals het gebruik van APU's), platformactiviteiten en wegverkeer van en naar de luchthaven. De beoordeling is uitgevoerd op vooraf vastgestelde toetspunten, die zijn geselecteerd op basis van de aanwezigheid van een woon- of verblijfsfunctie.

Voor PM10 concludeert de MER dat de bijdrage van Schiphol niet leidt tot overschrijding van de geldende grenswaarden op de gehanteerde toetspunten. Eventuele daggemiddelde overschrijdingen doen zich met name voor op of direct aan de rand van het luchthaventerrein.

Voor PM2,5 wordt geconcludeerd dat aan de huidige wettelijke norm wordt voldaan. Tegelijkertijd laat de MER zien dat op enkele locaties sprake kan zijn van overschrijding van de toekomstige, strengere Europese grenswaarden. In de MER wordt daarbij aangegeven dat een overschrijding bij de kop van de Polderbaan plaatsvindt op een locatie zonder huidige verblijfsfunctie (weiland) en daarom niet relevant wordt geacht voor de formele toetsing. Deze beoordeling is daarmee gebaseerd op het huidige gebruik van het gebied.

Vanaf 2030 gaan strengere Europese luchtkwaliteitsnormen gelden. In de IJmondregio staat de luchtkwaliteit al geruime tijd onder druk door de stapeling van verschillende bronnen, waaronder industrie, scheepvaart en (vracht)verkeer. Deze regionale context is relevant bij de interpretatie van de resultaten uit de MER, omdat de MER toetst aan de geldende normen en geen uitspraak doet over de haalbaarheid van toekomstige normstellingen.

APU, walstroom en uitgangspunten

Voor de berekening van emissies van APU's is in de MER gebruikgemaakt van een aangepaste rekenmethode en uitgangspunten. Daarbij is expliciet rekening gehouden met de beschikbaarheid en het gebruik van walstroom, e-GPU en PCA, aangevuld met correcties voor operationele afwijkingen en weerscondities. Voor 2030 is uitgegaan van een verdere toename van elektrificatie op het platform. Deze uitgangspunten hebben een duidelijke invloed op de berekende emissies en daarmee op de uitkomsten voor luchtkwaliteit.

Geur (indicatief)

De MER bevat daarnaast een indicatieve beoordeling van geur, waarbij geurcontouren zijn bepaald en het aantal woningen en panden binnen deze contouren is geïnventariseerd. Vanwege het ontbreken van gegevens over geurgevoeligheid zijn alle panden met een woonfunctie als geurgevoelig aangemerkt. De MER geeft daarbij expliciet aan dat deze resultaten niet bedoeld zijn als formele toetsing, maar uitsluitend een indicatief beeld geven.

Aandachtspunten

De beoordeling van luchtkwaliteit in de MER is gebaseerd op de geldende normen en op toetspunten met een huidige woon- of verblijfsfunctie. Daarbij wordt een overschrijding van toekomstige PM_{2,5}-normen op een locatie zonder verblijfsfunctie als niet relevant voor toetsing beschouwd. Dit betekent dat de conclusies voornamelijk gericht zijn op de huidige situatie, en minder op de mogelijke effecten in het licht van toekomstige normstelling en ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarnaast zijn de uitkomsten voor luchtkwaliteit mede afhankelijk van keuzes in methodiek en uitgangspunten, waaronder de gehanteerde uitgangspunten voor APU-gebruik en de veronderstelde mate van elektrificatie van opstelplaatsen. Voor geur geldt dat de gepresenteerde resultaten indicatief zijn en geen formele beoordeling vormen.

Conclusie

De MER voor Schiphol biedt een breed overzicht van de milieueffecten van het luchthavengebruik in de doorgerekende scenario's. Voor meerdere thema's wordt geconcludeerd dat de effecten, uitgaande van de gehanteerde uitgangspunten en mitigerende maatregelen, beperkt of beheersbaar zijn. Tegelijkertijd blijkt dat deze conclusies sterk samenhangen met specifieke aannames, keuzes in methodiek en een afbakening tot de huidige situatie.

Voor thema's als geluid, natuur en luchtkwaliteit worden niet alle aspecten die van belang zijn voor de ervaren leefomgeving volledig in beeld gebracht. Zo ligt bij geluid de nadruk op jaargemiddelde waarden, blijven piekgeluiden en laagfrequent geluid beperkt uitgewerkt en is bij luchtkwaliteit getoetst aan huidige normen en bestaande functies. Bij natuur spelen onzekerheden rond additionaliteit en gevoeligheidsanalyses, terwijl omgevingsveiligheid en ruimtelijke ordening vooral kaderstellend zijn beschreven.

De MER laat daarmee zien dat een belangrijk deel van de verdere afweging buiten de MER plaatsvindt, met name bij vergunningverlening en gemeentelijke besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze notitie beoogt gemeenten hierbij te ondersteunen door de belangrijkste aandachtspunten samen te brengen en de resultaten van de MER in context te plaatsen, zonder vooruit te lopen op formele standpunten of besluiten.

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen