

## OPLEGNOTITIE

Onderwerp: Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019

Nummer	2019.0057698
Versie	1
Thema	Luchthavenzaken
Indiener	drs. Jurgen Nobel
Steller	Nienke van Paasschen en Nurullah Gerdan
Verzoek portefeuillehouder	De raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking
Beslispunten voor de raad	Geen beslispunten voor de raad
Overwegingen portefeuillehouder m.b.t. proces	n.v.t.
Proces formele besluitvorming afroeden vóór (wettelijk vereiste termijn)	n.v.t.

Historie:

### Planning proces *(In te vullen door de Griffie)*

Thema:			
Stap	Datum	Doel	Gewenste rol college
Sessiedebat	14-11-2019	Inhoudelijke discussie met als doel het college kaders mee te geven	Desgewenst beantwoorden van vragen



gemeente  
Haarlemmermeer

# nota van B&W

Onderwerp Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019

Portefeuillehouder drs. Jurgen Nobel

Collegevergadering 15 oktober 2019

Inlichtingen Nienke van Paasschen (+31235674894), Nurullah Gerdan (+31235674906)

Registratienummer 2019.0057698

## ***Wat willen we bereiken?***

Wij willen de raad, de inwoners van de gemeente Haarlemmermeer en andere belangstellenden informeren over de belangrijkste ontwikkelingen die zich in het jaar 2018 en 2019 (tot en met september) op het gebied van luchthavenzaken hebben voorgedaan en die de belangen van onze gemeente, onze inwoners en ondernemers raken.

Het luchthavendossier is veelzijdig en raakt veel beleidsvelden en thema's binnen de gemeente. De (ruimtelijke) inpassing van de luchtvaart in de maatschappelijke context van de Schipholregio vraagt een constante afweging tussen de maatschappelijke lusten van de luchtvaart en de lasten die deze inpassing met zich meebrengt. In het coalitieakkoord staat dat het college van mening is dat leefbaarheid en groei van de luchthaven in balans moeten zijn. Samen met inwoners van onze gemeente en de luchthaven moet continu naar deze balans worden gezocht. De jaarlijkse voortgangsrapportage presenteert de diverse ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven en luchtvaart in samenhang.

## ***Wat gaan we daarvoor doen?***

In de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019 doen wij verslag van de inspanningen die zijn verricht en de resultaten die zijn geboekt. Ook geeft het een beeld van wat het komende jaar de vraagstukken voor onze gemeente met betrekking tot luchthavenzaken zijn.

Voorgaande jaren bestond deze rapportage vooral uit een terugblik. De rapportage is deze keer opgebouwd uit een drieluik bestaande uit een terugblik, een stand van zaken en een vooruitblik. Dit is gedaan vanwege de dynamiek in dit dossier en de belangrijke besluiten die op korte termijn op rijksniveau zullen worden genomen. Acties uit de voortgangsrapportage, zijn in lijn met het coalitieakkoord en eerder vastgestelde ambities (kenmerk 2012/25068 op 29 mei 2013). In de voortgangsrapportage staan verschillende thema's waarbij wordt beschreven wat het streven (ambitie) is, wat er gedaan is (acties in 2018 en 2019), en wat er nog gedaan moet worden. Nieuwe ontwikkelingen, waaronder keuzes vanuit het Rijk en nieuwe inzichten kunnen leiden tot een aanpassing van ons beleid. Aanpassingen zullen als nieuwe voorstellen worden aangeboden aan college en raad. Momenteel wordt gewerkt aan een perspectief van Haarlemmermeer op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Ook wordt een samenwerkingsagenda met Schiphol voorbereid.

## **Samenvatting**

### **Terugblik**

#### *Algemeen*

Afgelopen jaar zat Schiphol opnieuw tegen de grens van het maximale aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 per jaar aan. Schiphol bood in 2018 ruim 61.000 arbeidsplaatsen en 14.000 indirecte arbeidsplaatsen in Haarlemmermeer. Een gezamenlijk advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de ontwikkeling van de luchthaven na 2020 is na een intensief traject niet gelukt. De opening van Lelystad in 2020 is nog onzeker. De Milieu Effecten Rapportage (MER) Schiphol is, hoewel deze in oktober 2018 in concept is verschenen, nog altijd niet in de definitieve vorm beschikbaar. Deze is echter wel noodzakelijk om het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem (NNHS) in wetgeving vast te leggen. Veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, geluid, beleving van hinder, geluidsadaptief bouwen, gezondheid en duurzaamheid blijven onderwerpen voor de gemeente die hoog op onze agenda staan.

#### *Leefbaarheid*

Er is blijvende aandacht voor de complexe problematiek rond grondgeluid en daarover blijven we in gesprek met onze omgeving, experts en de luchtvaartsector. Het promotieonderzoek naar geluidsadaptief bouwen is in mei 2019 afgerond. Dit is deels gefinancierd door de gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland. Het onderzoek is gericht op het beperken van vliegtuiggeluid en geluidshinder door het ontwerp van de bebouwde omgeving.

In juni 2019 is het eerste deelonderzoek gepubliceerd van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) van een meerjarig onderzoeksprogramma naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof afkomstig van verkeer. In oktober 2018 is het actieplan Slim en Duurzaam van de luchtvaartsector bekend gemaakt, waarin met 7 thema's uiteen wordt gezet hoe de luchtvaartsector de meest slimme en duurzame luchtvaartsector van de wereld kan worden.

#### *Wonen en vliegen*

Het afgelopen jaar bleef de discussie tussen wonen en vliegen een belangrijk thema in de regio en zijn nieuwe afspraken gemaakt met meer ruimte voor woningbouw. De kern van de afspraken is dat meer ruimte komt voor woningbouw binnen de LIB5-contour en dat de gemeente binnen de bestaande LIB4-contour verantwoordelijk is voor het bouwen van woningen binnen de gewijzigde regels van het LIB. Voor LIB4 gaat het om kleinschalige woningbouw. Onlosmakelijk onderdeel van dit akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. De Provincie heeft deze afspraken verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Naar aanleiding van de afspraken is een Haarlemmermeerse beleidsregel wonen en vliegen opgesteld en deze is op 19 juli 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. De beleidsregel ziet toe op het motiveren van nieuwbouw van woningen binnen 20 Ke contour (LIB5) en LIB 4 in ruimtelijke onderbouwingen en bestemmingsplannen.

#### *Bereikbaarheid en veiligheid*

De bereikbaarheid en veiligheid van Schiphol en omgeving is een belangrijk vraagstuk, daardoor lopen meerdere MIRT-verkenningen die hieraan zullen bijdragen, waaronder Multimodale Knoop Schiphol (MKS), Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en als onderdeel daarvan Zuidwest Amsterdam/ Schiphol/ Hoofddorp. Daarbinnen vinden we het van groot belang dat de metro



Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Schiphol en Hoofddorp. . In de zomer van 2019 is overeenstemming bereikt tussen de partijen over de tijdelijke maatregelen van de Multimodale Knoop Schiphol, waaronder maatregelen die gericht zijn op de knelpunten rondom het trein- en busstation. Een bestuursovereenkomst is momenteel in voorbereiding. Op korte termijn wordt voor de veiligheid op het treinstation Schiphol crowd management ingezet. Op het terrein van veiligheid speelt dat de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee is en wordt uitgebreid, wordt de taxi problematiek op Schiphol aangepakt en zijn stappen gezet om de overlast van valet parking te beperken.

### **Stand van zaken**

#### *Schipholtour*

Onze wethouder Luchthavenzaken is in mei 2019 gestart met een Schipholtour en heeft de kernen van Haarlemmermeer bezocht om met mensen in gesprek te gaan over de toekomst van Schiphol. Tijdens de gesprekken zijn veel verschillende aspecten van wonen nabij de luchthaven genoemd. Veel inwoners die we hebben gesproken vinden Schiphol belangrijk omdat zij werk hebben op of door Schiphol. Van de mensen die aangaven hinder te ervaren van de luchthaven geeft een groot deel aan 's nachts het meeste overlast te ervaren van vliegtuigen. De opbrengst van deze tour zal later dit jaar met de gemeenteraad worden gedeeld.

#### *Kabinetsvoornemen Schiphol na 2020*

De voortgangsrapportage verschijnt op een moment, waarop een nationale Luchtvaartnota wordt voorbereid waarin het luchtvaartbeleid op rijksniveau van 2020 – 2050 wordt vormgegeven. Daarnaast heeft het kabinet op 5 juli jongstleden een besluit over de toekomst van Schiphol genomen waarbij ruimte voor groei is tot 540.000 vliegtuigbewegingen onder de voorwaarde dat hinder aantoonbaar vermindert. Veel elementen uit onze gezamenlijke inzet van de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol (BRS) vinden we terug in de brief van de minister in combinatie met gecontroleerde en geconditioneerde beperkte groei. Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor groei. De minister geeft aan dat het aantal van 540.000 vliegtuigbewegingen geen doel of streefgetal is, maar dat zij de groei maximeert op dit aantal omdat het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft aangegeven dat dit aantal veilig kan worden afgehandeld binnen het huidige operationele systeem op Schiphol.

De minister geeft aan dat er veel aandacht zal zijn voor hinderreductie in het binnengebied, waar Haarlemmermeer onder valt. Er wordt ook gekeken naar reductie van de nachtvluchten en hierbij wordt ook rekening gehouden met de randen van de nacht. Hier hebben wij ook gepleit voor een nachtsluiting.

#### *Evaluatie Omgevingsraad Schiphol (ORS)*

De komende tijd zal de governance en het functioneren van de ORS onder de loep worden genomen door de nieuwe interim-voorzitter de heer Pieter van Geel.

#### *Masterplan Schiphol en fysieke ontwikkelingen*

Schiphol bouwt en verbouwt op veel terreinen om zo de kwaliteit, service en veiligheid van de luchthaven te verbeteren. Doordat het aantal vliegbewegingen is gemaximeerd op 500.000 en door andere factoren zetten luchtvaartmaatschappijen steeds vaker grote vliegtuigen in, daardoor blijft het aantal passagiers stijgen. Dit is een van de redenen waarom fysieke capaciteitsuitbreiding op Schiphol nodig is. Deze worden voornamelijk uitgevoerd onder het zogenaamde 'Capital Programme'. De werkzaamheden vinden plaats terwijl de luchthaven 24 uur per dag operationeel blijft.

## **Vooruitblik**

### *Ontwikkelingen vanuit het Rijk*

De gemeente Haarlemmermeer met Schiphol op haar grondgebied is bij uitstek de gemeente waar alle vraagstukken met betrekking tot de luchtvaart en de luchthaven bij elkaar komen. Thema's als veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, innovatie, uitstoot en klimaat moeten in samenhang worden beschouwd. In aanloop naar de Luchtvaartnota zullen we ook vanuit Haarlemmermeer ons beeld van de toekomst van Schiphol schetsen. Hierover zijn en blijven wij in gesprek met inwoners, bedrijven, kennisinstellingen, belangenorganisaties, Schiphol, het Rijk, de provincie, andere gemeentes en de gemeenteraad.

Zowel 2019 als 2020 zijn op het gebied van de luchtvaart en de luchthaven Schiphol belangrijke jaren. Schiphol zit aan het plafond van 500.000 vliegbewegingen maar kan qua passagiersaantallen nog verder groeien. De definitieve MER Schiphol, moet na vele jaren verschijnen en het NNHS kan dan in wet- en regelgeving worden vastgelegd. Op het moment van het opstellen van deze voortgangsrapportage is onbekend of de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) uitspraak van de Raad van State effect heeft op het vaststellen van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) door het Rijk. In het LVB zijn onder andere het maximum aantal vliegtuigbewegingen, het baangebruik en milieubelasting vastgelegd. Daarnaast verschijnt eind 2019 de concept Luchtvaartnota waarin het Rijk een visie op de luchtvaart in Nederland geeft voor de komende 30 jaar. De minister moet een besluit nemen over opening van Lelystad en de verkeerverdelingsregel (VVR) die inmiddels is goedgekeurd door de Europese Commissie moet nog in de Tweede Kamer worden besproken. De ORS zal de komende periode worden geëvalueerd. Voor de komende periode staat wat betreft veiligheid de monitoring en evaluatie van de veiligheid op Schiphol op de agenda. De inzet van Schiphol is een selectieve en beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen met de nadruk op kwaliteit en behoud van het internationale netwerk. Schiphol heeft aangegeven behoefte te hebben aan een sturingsmechanisme zodat selectiviteit daadwerkelijk kan worden toegepast.

Het kabinetsbesluit over de toekomst van Schiphol moet worden uitgewerkt en in wetgeving worden vastgelegd. Hierbij is essentieel op welke manier invulling wordt gegeven aan het pakket hinderbeperkende maatregelen, een aanpak voor ultrafijn stof en het Omgevingsfonds.

De tweede tranche van de SLS zal in 2019 en 2020 verder worden uitgevoerd. Er wordt eveneens door het ministerie van IenW en Schiphol aan een nieuw omgevingsfonds gewerkt. Ook is aan de luchtvaartsector door de minister gevraagd om een pakket van hinderbeperkende maatregelen voor de omgeving op te stellen voor na 2020.

### *Actieagenda Haarlemmermeer – Schiphol*

Haarlemmermeer en Schiphol werken aan een gezamenlijke actieagenda om specifieke lokale vraagstukken in Haarlemmermeer aan te pakken, zoals de beperking van grondgeluid, het experimenteren met en het mogelijk maken van geluidsadaptief bouwen en het bijdragen aan de energietransitie. De inzet is om op zoek te blijven naar nieuwe mogelijkheden om hinder daadwerkelijk te beperken en hinderbeleving positief te beïnvloeden.

### *Onze inzet tot nu toe*

Onderstaande inzet richting het Rijk en de omgeving is een reactie op de brief van de minister over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en valt binnen de huidige kaders.



Wij willen een luchthaven in onze gemeente:

**1. die veilig en bereikbaar is**

Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Schiphol. Dit betreft vliegveiligheid en de landzijdige veiligheid. Vanuit het Rijk dient meer aandacht te komen voor de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid op en rond de luchthaven.

Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang en belangrijk voor de veiligheid op de grond.

Bestaande knelpunten, zoals het overbelaste OV-knooppunt Schiphol, moeten snel worden opgelost en nieuwe knelpunten moeten worden voorkomen. Om een robuust mobiliteitssysteem te creëren en ruimte te krijgen voor substitutie is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp essentieel. Door station Hoofddorp een intercitystation te maken en de metro een deel van de capaciteit van de sprinters over te laten nemen, komt die ruimte beschikbaar. Zo kunnen korte afstandsvluchten vervangen worden door een duurzamer alternatief. Dit biedt een oplossing voor het veilig en bereikbaar houden van Schiphol.

**2. die leefbaar is**

Wonen, werken en leven op en rondom de luchthaven bestaat uit vele aspecten die op elkaar ingrijpen zoals betaalbare woningen, goede bereikbaarheid en een gezonde omgeving. Het college staat voor het realiseren van een meer divers woningbestand en de bouw van betaalbare woningen in Haarlemmermeer. Diverse reserveringen en beperkingen door het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in Haarlemmermeer blokkeren noodzakelijke ontwikkelingen in kernen.

Op het gebied van gezondheid streven wij naar betere luchtkwaliteit en het beperken van geluidsoverlast door de aanpak van grondgeluid en het beperken van nachtvluchten. Het RIVM doet onderzoek naar ervaren geluidshinder door vliegverkeer en (ultra)fijnstof door luchtvaart. Onderzoeken naar de lange termijn gevolgen van ultrafijn stof lopen nog.

**3. die economisch sterk blijft**

Wij vinden het van belang om voor de lange termijn het wereldwijde netwerk van Schiphol te behouden en te versterken en willen voldoende ruimte voor vrachtluchten. Om dit te bereiken moet het mogelijk worden om met concrete instrumenten te sturen op selectiviteit van vluchten op Schiphol. Selectiviteit biedt mogelijkheden voor een betere balans tussen veiligheid en leefbaarheid aan de ene kant en economisch sterk blijven aan de andere kant.

**4. en die toekomstbestendig is**

We willen een toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. Dat houdt in een gemeente waar onze inwoners goed kunnen wonen, leven en werken. Een economisch sterke en bereikbare luchthaven die in samenhang met de omgeving en met behulp van innovatie kan worden ontwikkeld. Zo kan Schiphol ook een goede buur zijn voor de omwonenden in andere gemeenten in de regio.

**Wat mag het kosten?**

Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

**Wie is daarvoor verantwoordelijk?**

Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering en binnen het college is de portefeuillehouder Luchthavenzaken eerste aanspreekpunt.

**Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?**

De voortgangsrapportage wordt ter bespreking aan de raad gezonden.

**Gevolgen in verband met de vorming van de nieuwe gemeente Haarlemmermeer (Preventief toezicht)**

De beslispunten van dit voorstel vallen niet onder het preventief toezicht in het kader van de samenvoeging omdat er geen financiële gevolgen zijn.

**Overige relevante informatie (o.a. Communicatie)**

Er vinden voortdurend gesprekken plaats met inwoners, Schiphol Group en de luchtvaartsector als onderdeel van de dialoog met de omgeving over de luchthaven.

**Besluit**

Op grond van het voorgaande besluit het college:

1. de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019 vast te stellen;
2. de raad voor te stellen deze nota te agenderen ter bespreking.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
de secretaris,



drs. Carel Brugman

de burgemeester,



Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n)

- Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2018-2019



# VOORTGANGSRAPPORTAGE LUCHTHAVENZAKEN 2018-2019



gemeente  
Haarlemmermeer



## VOORWOORD

Met de jaarlijkse voortgangsrapportage informeren wij de gemeenteraad, inwoners van de gemeente Haarlemmermeer en andere belangstellenden over de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van luchthavenzaken die de belangen van de gemeente Haarlemmermeer en haar inwoners raken. De jaarlijkse voortgangsrapportage presenteert de diverse ontwikkelingen met betrekking tot de luchthaven en luchtvaart in samenhang. In deze rapportage doet het college verslag van de inspanningen die in 2018 en 2019 (tot en met september) zijn verricht, geven we inzicht in de actuele stand van zaken en blikken we vooruit op relevante ontwikkelingen die nog komen.

Afgelopen jaar zat Schiphol opnieuw tegen de grens van het maximale aantal vliegbewegingen van 500.000 per jaar aan. Een gezamenlijk advies van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) over de ontwikkeling van de luchthaven na 2020 is na een intensief traject niet gelukt. De opening van Lelystad in 2020 is nog onzeker. De Milieu Effecten Rapportage (MER) Schiphol is, hoewel deze in oktober 2018 in concept is verschenen, nog altijd niet in de definitieve vorm beschikbaar. Deze is echter wel noodzakelijk om het Nieuwe Normen en Handavingsstelsel (NNHS) in wetgeving vast te leggen. Het maatschappelijke debat rondom Schiphol is altijd gekenmerkt door een continue spanning tussen hinder en economische groei. Wat ons college betreft dient er een balans te zijn tussen leefbaarheid en groei van de luchthaven. Wij signaleren dat partijen in het debat over de luchtvaart in Nederland steeds meer tegenover elkaar lijken te staan. De complexiteit van de luchtvaart vereist echter vertrouwen en in gesprek blijven met elkaar.

De voortgangsrapportage verschijnt op een moment, waarop een nationale Luchtvaartnota wordt voorbereid waarin het luchtvaartbeleid op rijksniveau van 2020 – 2050 wordt vormgegeven. Daarnaast heeft het kabinet op 5 juli jongstleden een besluit over de toekomst van Schiphol genomen waarbij ruimte voor groei is tot 540.000 vliegtuigbewegingen onder de voorwaarde dat hinder aantoonbaar vermindert. Uiteraard heeft dit luchtvaartbeleid invloed op de ontwikkeling van Schiphol en daarmee ook op onze gemeente en onze inwoners. Hoewel deze voortgangsrapportage een terugblik is op 2018 en 2019 (tot en met september), kijken we in de context van de actuele discussie over de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland en de positie van Schiphol daarbij ook vooruit om een beeld te schetsen van de ontwikkelingen die we vanaf eind 2019 en daarna verwachten.

De gemeente Haarlemmermeer met Schiphol op haar grondgebied is bij uitstek de gemeente waar alle vraagstukken met betrekking tot de luchtvaart en de luchthaven bij elkaar komen. Thema's als veiligheid, wonen en vliegen, bereikbaarheid van de luchthaven, gezondheid en geluid, economie, innovatie, uitstoot en klimaat moeten in samenhang worden beschouwd. In aanloop naar de Luchtvaartnota zullen we ook vanuit Haarlemmermeer ons beeld van de toekomst van Schiphol schetsen. Hierover zijn en blijven wij in gesprek met inwoners, bedrijven, kennisinstellingen, belangenorganisaties, Schiphol, het Rijk, de provincie, andere gemeentes en de gemeenteraad.

**Jurgen Nobel**

Wethouder Luchthavenzaken

# INHOUDSOPGAVE

<b>LEESWIJZER</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>TERUGBLIK</b>	<b>5</b>
1.1	Feiten en cijfers	
1.2	Nieuwsoverzicht	
1.3	Schiphol en omgeving	
1.4	Economie, duurzaamheid en infrastructuur	
1.5	Ruimte, wonen en vliegen	
1.6	Veiligheid	
1.7	Overige zaken	
<b>2</b>	<b>STAND VAN ZAKEN</b>	<b>23</b>
2.1	Schipholtour	
2.2	Kabinetsvoornemen Schiphol na 2020	
2.3	Evaluatie ORS	
2.4	Masterplan Schiphol en fysieke ontwikkelingen	
<b>3</b>	<b>VOORUITBLIK</b>	<b>28</b>
3.1	Luchtvaartnota	
3.2	Onze inzet tot nu toe	
3.3	Actieagenda Haarlemmermeer-Schiphol	
3.4	Overige relevante ontwikkelingen	

## Leeswijzer

In de voortgangsrapportage wordt verwezen naar de ambities van de gemeente Haarlemmermeer. In juni 2013 heeft het college van B&W de strategische agenda Haarlemmermeer en Schiphol vastgesteld. De gemeenteraad heeft op 20 juni 2013 kennisgenomen van deze strategische agenda. In 2015 is de strategische agenda na het aantreden van een nieuw college en de oprichting van de Omgevingsraad Schiphol (opvolger van de Alderstafel en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol) geactualiseerd en is gekeken naar de korte termijn agenda voor de periode 2015-2018.

Voorgaande jaren bestond deze rapportage vooral uit een terugblik. De rapportage is deze keer opgebouwd uit een drieluik bestaande uit een terugblik, een stand van zaken en een vooruitblik. Dit is gedaan vanwege de dynamiek in dit dossier en de belangrijke besluiten die op korte termijn op rijksniveau zullen worden genomen. Acties uit de voortgangsrapportage, zijn in lijn met het coalitieakkoord en eerder vastgestelde ambities (kenmerk 2012/25068 op 29 mei 2013). In de voortgangsrapportage staan verschillende thema's waarbij wordt beschreven wat het streven (ambitie) is, wat er gedaan is (acties in 2018 en 2019), en wat er nog gedaan moet worden. Nieuwe ontwikkelingen, waaronder keuzes vanuit het Rijk en nieuwe inzichten kunnen leiden tot een aanpassing van ons beleid. Aanpassingen zullen als nieuwe voorstellen worden aangeboden aan college en raad. Momenteel wordt gewerkt aan een perspectief van Haarlemmermeer op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Ook wordt een samenwerkingsagenda met Schiphol voorbereid.



## 1 TERUGBLIK

### 1.1 Feiten en cijfers <sup>12</sup>



<sup>1</sup> Bron: Schiphol Group

<sup>2</sup> Bron: Bron voor de werkgelegenheidstelling is LISA

LISA is het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen.

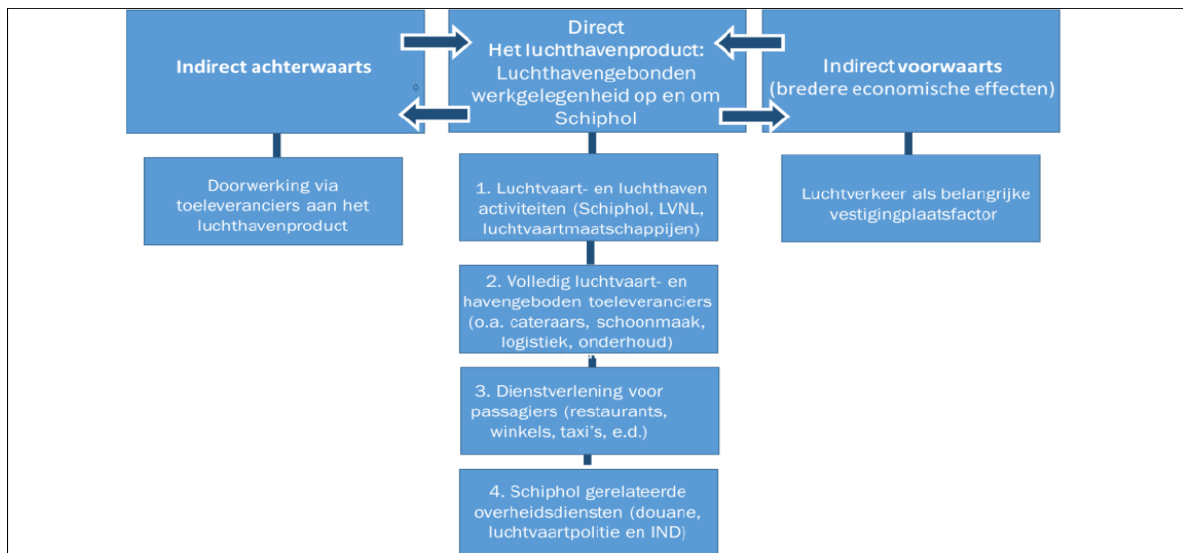
LISA is de optelsom van alle bedrijvenregisters in Nederland.

Het bedrijvenregister Haarlemmermeer is 1 van deze registers.

### Toelichting cijfers werkgelegenheid

Bij het in kaart brengen van de economische effecten van Schiphol in termen van werkgelegenheid, kan onderscheid worden gemaakt tussen directe en indirecte effecten. De directe effecten komen tot uiting in de bijdrage die de bedrijven die actief zijn in de luchtvaart leveren aan de economie. Voorbeelden van dergelijke bedrijven zijn bijvoorbeeld KLM, Royal Schiphol Group en op de luchthaven gevestigde luchtvrachtexpediteurs. De indirecte effecten hebben enerzijds betrekking op toeleveranciers aan deze luchtvaartbedrijven (de achterwaartse economische effecten) en anderzijds op bedrijven die gebruik maken van de vervoersdiensten die op Schiphol worden aangeboden (de voorwaartse economische effecten).

Figuur 2.1 Verdeling werkgelegenheid luchtvaartsector op en buiten Schiphol, Bron: Decisio



De directe werkgelegenheid op en rond Schiphol bedroeg in 2018 ruim 61.000 arbeidsplaatsen. Het indirecte gedeelte van de werkgelegenheid dat verbonden is met Schiphol is 14.000 in Haarlemmermeer. In 2015 is door onderzoeksbureau Decisio in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de indirecte werkgelegenheid gedefinieerd als het aantal banen bij toeleveranciers aan het luchthavenproduct. De analyse van direct en indirect aan de luchthaven gerelateerde activiteiten wordt gecompliceerd door het feit dat bedrijven op Schiphol onderling ook inkoop/verkoop relaties hebben. Luchtvaartmaatschappijen kopen via havengelden 'luchthavencapaciteit' in bij de luchthavenexploitant en nemen diensten af van grondafhandelaars en cateraars. Deze activiteiten zijn al berekend bij het luchthavenproduct. Om dubbeltellingen te voorkomen, is een correctie toegepast op de met een input-output model berekende overige indirecte achterwaartse relaties buiten Schiphol. Na deze correcties kon in 2015 worden bepaald dat nog bijna 50.000 personen (ca. 40.000 fte) elders in Nederland werkzaam zijn bij bedrijven die producten en diensten leveren aan de bedrijven op Schiphol. Het merendeel daarvan is werkzaam in de gemeente Haarlemmermeer en binnen de regio Amsterdam.

Bureau Decisio heeft in 2015 voor heel Nederland de indirect (achterwaartse) bedrijvigheid dankzij Schiphol ingeschat op 50.000. Decisio spreekt ook over een indirect voorwaartse bijdrage van Schiphol aan de Nederlandse Economie. Dit zijn bredere economische effecten, zoals de aanwezigheid van Schiphol als vestigingsplaatsfactor. Deze effecten heeft Decisio niet kunnen kwantificeren. Het indirecte gedeelte blijft dus een schatting. Dit onderzoek is voor de jaren erna niet uitgevoerd.

### Toename aantal melders BAS

Er waren in 2018 bovengemiddeld veel melders uit het cluster Aalsmeerbaan door het 10 weken niet beschikbaar zijn van de Kaagbaan. Ook zijn het afgelopen jaar de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan vanuit het zuiden bovengemiddeld vaak ingezet als landingsbaan door meer noordelijke wind. De Aalsmeerbaan is wel minder gebruikt als startbaan.

## 1.2 Nieuwsoverzicht 2018 – Zomer 2019



**21 februari**

Opening Lelystad uitgesteld



**28 maart**

OV Schipholregio uitgebreid met 100 elektrische bussen



**16 april**

Opening windpark Eneco voor groene stroom voor alle luchthavens Schiphol Group



**29 april**

Stroomstoring Schiphol



**1 mei**

Dick Benschop nieuwe CEO Schiphol Group



**8 december**

Nationale Luchtvaartdag



**29 november**

Presentatie concept milieueffectrapportage (MER) voor Schiphol aan Omgevingsraad Schiphol (ORS).



**3 oktober**

Luchtvaartsector presenteert het actieplan 'Slim en Duurzaam'



**13-23 juli**

Onderhoud Polderbaan leidt tot recordaantal klachten omgeving



**2 juli**

Schiphol en partners ondertekenen convenant Veiligheidsverbetering



**21 december**

ORS Advies uitgesteld



**30 januari**

ORS Adviestraject mislukt



**10 mei**

Start Schipholtour



**27 juni**

Eerste resultaten RIVM ultrafijnstof onderzoek



**2 september**

Bezoek minister aan Haarlemmermeer



**24 juli**

Brandstofstoring



**5 juli**

Kabinetbesluit toekomstige ontwikkeling Schiphol



**2 juli**

Opening Lelystad opnieuw uitgesteld



## 1.3 Schiphol en omgeving

### AMBITIE:

- **Versterken herkenbaarheid** en profiel Haarlemmermeer op het gebied van luchthavenzaken
- **Uitbreiding afspraken over informatievoorziening en communicatie** over risico's van hinder
- **Nemen van verantwoordelijkheid** bij genomen besluiten en afwegingen
- **Vergroten (inter)nationale en regionale samenwerking**

**Kernboodschap:** Haarlemmermeer dient een betrouwbare en stabiele partner te zijn voor alle partijen. Vertrouwen is de basis van ons handelen. Verdergaande afspraken over groei, hinderbeperking, informatievoorziening en communicatie over de risico's van hinder van vliegtuigeluid zijn nodig, in het bijzonder voor de meer belaste gebieden.

### WAT IS ER GEDAAN?

- *Vervolg en afronding ORS-adviestraject*
- *Uitwerking aanpak stroomlijning informatievoorziening omwonenden via Bewoners Aanspreekpunt Schiphol*
- *Experiment Microklimaat Leimuider (aangepaste startroute vanaf de Kaagbaan)*
- *Stichting Leefomgeving Schiphol: Gebiedsprogramma's, projecten en budgetten voor de periode tot en met 2020 toegekend.*

### **Samenwerking & Omgevingsraad Schiphol**

In 2018 heeft Haarlemmermeer wederom geacteerd in verschillende ambtelijke en bestuurlijke gremia in regionaal, nationaal en internationaal verband. De samenwerking met regionale partijen is goed. Deze relaties willen wij koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken. Binnen de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)<sup>3</sup> is zowel bestuurlijk als ambtelijk regelmatig contact. Door elkaar op strategische momenten te vinden, elkaars kennis te gebruiken en samen signalen richting Rijk af te geven, kan Haarlemmermeer haar positie binnen het regionale en nationale speelveld versterken. De Omgevingsraad Schiphol (ORS)<sup>4</sup> met het College van Advies (CvA) en het Regioforum zijn belangrijke platformen waar vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de ORS verzocht om in december 2018 twee adviezen uit te brengen. Deze adviesaanvragen gingen over de toekomstbestendigheid van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) en over Wonen en Vliegen. De minister heeft ook gevraagd om naar het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen het NNHS en de milieuruimte past te kijken en hierover te adviseren. Deze adviezen zou de minister benutten als belangrijke bouwstenen voor de Luchtvaartnota, waarin de visie op de luchtvaart in Nederland tot 2050 wordt gegeven.

Het streven van het College van Advies (CvA) van de ORS was om een gedragen advies aan de minister te geven. Na vele en intensieve gesprekken werd tijdens het CvA van 30 januari jongstleden door de voorzitter geconstateerd dat het niet mogelijk was om een gezamenlijk advies uit te brengen. Het CvA heeft de

---

<sup>3</sup> Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) een samenwerkingsverband onder voorzitterschap van de Provincie Noord-Holland. De BRS bestaat uit provincies en gemeenten die geheel of gedeeltelijk binnen de 48Lden contour liggen. De BRS vertegenwoordigt 4 provincies en 56 gemeenten. Een BRS-delegatie neemt deel aan het College van Advies (CvA) van de Omgevingsraad Schiphol (ORS).

<sup>4</sup> Omgevingsraad Schiphol (ORS) een platform waarin bestuurders, vertegenwoordigers van de luchtvaartsector, VNO-NCW, de Natuur en Milieufederatie en de omgeving elkaar ontmoeten voor informatie-uitwisseling, overleg en advies. In januari 2015 is de ORS geïnstalleerd. De ORS bundelt de activiteiten die voorheen werden ontplooid door de Alderstafel Schiphol en de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS).

adviesaanvraag teruggegeven aan de minister en aangegeven dat de minister daarop zelf aan zet was. De huidige situatie wordt beschreven in het onderdeel 'stand van zaken'.

### **Gezondheid**

Schiphol en gezondheid vormen een belangrijk thema voor Haarlemmermeer. Bezorgdheid over de eigen gezondheid vanwege de nabijheid van de luchthaven is in toenemende mate aanwezig onder inwoners. Dit is ook een belangrijk aandachtspunt van de gemeente. Gezondheidsissues beperken zich echter niet tot de gemeentegrenzen. Haarlemmermeer zet daarom in op kennisvergroting in samenwerking met andere partijen, heldere communicatie en gezamenlijk handelen in de regio. Dat gebeurt onder meer met de Gezondheidsmonitor van de GGD (eerstvolgende zal in 2020 worden uitgevoerd) en het onderzoeksprogramma ultrafijn stof. Hier heeft gemeente Haarlemmermeer actief aan bijgedragen en zal dat de komende tijd blijven doen. Daarnaast heeft Haarlemmermeer samen met de BRS aan het Rijk gevraagd om de Gezondheidseffectscreening (GES)<sup>5</sup>, die een aantal jaar geleden die stopgezet, weer te hervatten.

### *Ultrafijn stof*

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voert in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een meerjarig onderzoeksprogramma uit naar de gezondheidseffecten van ultrafijn stof afkomstig van vliegverkeer.

Het programma bestaat uit verschillende deelonderzoeken:

1. Onderzoek naar acute gezondheidseffecten door kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijn stof en naar de toxiciteit van ultrafijn stof (reeds afgerond)
2. Onderzoek naar de lange termijn concentraties ultrafijn stof
3. Onderzoek naar de langetermijneffecten van ultrafijn stof

Begin 2021 zijn de resultaten van alle deelonderzoeken beschikbaar en worden dan in samenhang gepresenteerd. In 2018 is het onderzoek naar acute gezondheidseffecten door kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijn stof en naar de toxiciteit van ultrafijn stof voortgezet.

Bij 3 basisscholen in de omgeving van Schiphol, waaronder de Oranje Nassauschool in Badhoevedorp, werd de luchtverontreiniging gemeten. Deze scholen staan aan weerszijden van Schiphol zodat bij verschillende windrichtingen de lucht bij de ene school wel en de andere school niet in aanraking komt met ultrafijn stof van vliegtuigen. De metingen zijn in december 2017 van start gegaan en in 2018 afgerond. Daarnaast deden 161 basisschoolkinderen, respectievelijk uit groep zeven (11-10 jaar oud), zes (10-9 jaar oud) en vijf (9-8 jaar oud) mee aan het onderzoek. Ook deed een groep van 30 kinderen met astma mee. Elk kind nam twee tot drie maanden deel aan het onderzoek. Het onderzoek bestond uit herhaalde metingen van de gezondheid van de luchtwegen en het bijhouden van klachten in een dagboek.

In april 2018 is het onderzoek gestart naar de effecten van ultrafijn stof in de buurt van Schiphol op de luchtwegen, de bloeddruk en het hart van volwassenen. Ongeveer 20 vrijwilligers tussen de 18 en 35 jaar doen mee aan het onderzoek. In 2019 zijn de studies naar acute gezondheidseffecten door kortdurende verhogingen van de concentratie van ultrafijn stof en naar de toxiciteit van ultrafijn stof afgerond. In hoofdstuk 2, bij de stand van zaken, worden deze resultaten samengevat.

### **Stichting Leefomgeving Schiphol**

De provincie Noord-Holland, het Rijk (IenW) en Schiphol Group hebben in 2009 gezamenlijk de 'Stichting Leefomgeving Schiphol' (SLS) opgericht. De SLS heeft als doel het bevorderen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de Schipholregio en geeft een bijdrage aan omgevingsprojecten die de leefbaarheid in een bepaald gebied verbeteren. Het gaat zowel om grote (ruimtelijke) projecten als kleine initiatieven en activiteiten die de sociale cohesie verbeteren. De stichting heeft voor de periode tot en met 2020 € 30 miljoen te verdelen.

De SLS heeft samen met gemeenten, bewoners en andere stakeholders gebiedsprogramma's opgesteld. In 2018 heeft de SLS de subsidies voor de gebiedsprogramma's, projecten en budgetten bekend gemaakt voor de

---

<sup>5</sup> Met een GES kan zowel inzicht worden verkregen in effecten van toekomstige ontwikkelingen op de gezondheid als de huidige gezondheidskundige knelpunten vanwege verkeer of bedrijven in een gebied. Een GES wordt meestal door de GGD uitgevoerd.

periode tot en met 2020. SLS heeft aan de kernen Rijsenhout, Burgerveen, Lijnden, Oude meer, Rozenburg en Aalsmeerderbrug in totaal €3 miljoen toegekend. Deze bijdrage is voor de uitvoering van het Ringvaart/Ringdijk beleid in deze kernen en voor de dorpshuizen in Lijnden, Rijsenhout en Burgerveen. Daarnaast is een bedrag toegekend aan het dorp Rijsenhout voor een multifunctionele sportaccommodatie. Tot slot is een klein deel van het budget bedoeld voor kleine initiatieven van verenigingen en stichtingen met als doel via kleine quick-wins een bijdrage aan de leefkwaliteit te kunnen leveren.

## 1.4 Economie, duurzaamheid en infrastructuur

### AMBITIE:

- *Combineren van economie en leefbaarheid, werken en wonen in de luchthavenregio*
- *Versterking circulaire economie en verduurzaming*
- *Verbreden discussie over de leefomgeving*
- *Verbinding arbeidsmarkt & onderwijs*

**Kernboodschap:** Een sterke, succesvolle regio heeft een sterke luchthaven nodig en omgekeerd. Mensen komen graag in Haarlemmermeer, omdat de leefkwaliteit ten aanzien van wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid hoog is. Dit dient meer benadrukt en benut te worden. Experimenten en pilots dienen ruimte en perspectief te bieden voor geluidsadaptief bouwen, innovaties en nieuwe manieren om met hinder om te gaan en in de toekomst concurrerend te blijven.

### WAT IS ER GEDAAN?

- *In 2018 werd in Haarlemmermeer 108.000 m<sup>2</sup> kantoorruimte betrokken*
- *De leegstand van kantoren daalde niet verder t.o.v. 2017*
- *Haarlemmermeer is in 2018 volgens Elsevier voor de veertiende keer uitgeroepen tot de gemeente met de meest krachtige economie*
- *Vanuit Haarlemmermeer werden verschillende gesprekken met bestaande internationale bedrijven gevoerd en gesprekken met vastgoedbeleggers en investeerders*
- *Deelname missiereizen*

In de Schipholregio zijn krachtige en internationaal opererende economische clusters zoals de logistieke sector, de financiële- en zakelijke dienstverlening, de Greenport en de creatieve industrie. Schiphol bood in 2018 ruim 61.000 arbeidsplaatsen en 14.000 indirecte arbeidsplaatsen in Haarlemmermeer. De bedrijvendynamiek in Haarlemmermeer hangt nauw samen met ontwikkelingen van de luchthaven Schiphol en de daarmee gepaard gaande logistieke bewegingen over land en water. Schiphol zorgt ervoor dat Haarlemmermeer en de regio direct met 327 bestemmingen zijn verbonden. Maar ook de verbindingen over het spoor, het wegennetwerk en de haven maken dat Haarlemmermeer en de regio goed verbonden zijn met andere economische regio's in de wereld. Dit zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en voor veel werkgelegenheid. Daarnaast dragen de verschillende woonmilieus, inclusief het grootstedelijke aanbod van kunst, cultuur en ontspanning, bij aan een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor mensen en bedrijven.

Ook de digitale connectiviteit met een uitgebreid glasvezelnetwerk is een belangrijk pluspunt voor bedrijven om zich te vestigen in Haarlemmermeer. De synergie die hieruit voortvloeit vormt een belangrijke kwaliteit en economische potentie voor de regio. Wij richten ons daarom op het verder benutten en versterken van de ruimtelijke-economische en sociale kracht van de Schipholregio. Een aantrekkelijk woon-, werk- en leefmilieu is het uitgangspunt. Het Economisch Perspectief 2030 geldt daarbij als richtinggevend denkkader voor verdere ontwikkelrichtingen in de toekomst.

Onze regio kenmerkt zich door een ondernemend bedrijfsleven met internationale topbedrijven, een sterk regionaal MKB, relatief veel lokale starters, de luchthaven Schiphol en Greenport Aalsmeer. Door de strategische ligging binnen de MRA en goede bereikbaarheid, heeft deze regio goede toekomstperspectieven.



De sterke vertegenwoordiging van hoogproductieve sectoren als Groothandel en Vervoer en opslag, dragen hieraan bij. Voor Haarlemmermeer geldt daarnaast ook dat de kracht van de knooppunten én de ligging nabij het stedelijk gebied kansen biedt om haar economische positie met voldoende schaalgrootte en een gezamenlijke regionale aanpak te versterken.

De Schipholregio kent een enorme bouwopgave en kent een grote verduurzamingsopgave. Hier ligt een kans om de circulaire economie in deze sector te implementeren en op te schalen. Daarin speelt de luchthaven gerelateerde economische ontwikkeling een belangrijke rol, zowel in termen van economische bedrijvigheid als in de stappen die gezet zijn en worden in het benutten van kansen die circulair ondernemerschap biedt. Eén van de plekken waar dat gebeurt, is bijvoorbeeld de eerdergenoemde C-Bèta, waar de gemeente samen met partijen als Schiphol, Schiphol Area Development Company en andere publiek private partners, als onderdeel van Schiphol Trade Park, de economische positie van de Schipholregio ook op het gebied van circulaire ontwikkelingen heeft versterkt.

### ***Vestigingsklimaat en marketing***

De vereniging Amsterdam Airport Area (AAA) werkt namens en met de markt en de overheid aan versterking van de concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als vestigingsplaats voor luchthaven- en logistiek gerelateerde internationale bedrijvigheid, onder andere door het uitvoeren van gezamenlijke internationale acquisitieactiviteiten.

In 2018 hebben 17 nieuwe internationale bedrijven uit de Verenigde Staten, China, Turkije en de Verenigde Arabische Emiraten zich gevestigd in Haarlemmermeer en deze hebben gezamenlijk circa 150 banen opgeleverd. Ook gevestigde internationale bedrijven breidden zich uit en dit leverde circa 2500 nieuwe banen op.

De sector Transport & logistiek blijft succesvol, ondanks dat korte termijn groeiperspectieven voor de luchtvracht beperkt zijn. De steeds maar groeiende e-commerce leidde tot een verdere optimalisatie van de bestaande luchtvracht, omdat uitbreiding van slots niet mogelijk is. Met de groei van de Amsterdamse economie van 3,7% in 2018 wordt ook de (duurzame) stadsdistributie op scherp gezet de komende tijd. Maar liefst 10 van de 13 nieuwe bedrijven van AAA in 2018 waren logistiek gerelateerd.

IT is de sector die verreweg de meeste nieuwe bedrijvigheid aantrekt, zowel landelijk als binnen de Amsterdam area. De aantrekkingskracht van de regio op IT-bedrijven komt vooral door de sterke digitale infrastructuur die het netwerk van datacenters gezamenlijk realiseren. AAA acquireert datacenters op drie campussen in de Amsterdam Area. Hieruit blijkt een grote vraag uit de markt. De grootste uitdaging hierbij is het uitbreiden van de stroomcapaciteit in de komende periode.

De Amsterdam Area bewees in 2018 een goede waarde propositie te hebben voor Life Sciences & Health. Naast de komst van European Medicines Agency (EMA) naar deze regio, is ook de komst van een gerenommeerd bedrijf als Kite Pharma, een stamcel therapieën bedrijf, naar Haarlemmermeer een bijzonder positief resultaat.

De afgelopen jaren heeft AAA studiereizen (waaronder naar Londen, Parijs en Istanbul) georganiseerd voor regiopartners over luchthaven, vastgoed en logistiek gerelateerde ontwikkelingen in een internationale regio. Het doel van deze studiereizen is dat partijen die voor vergelijkbare complexe ruimtelijke opgaven staan, elkaar ontmoeten en kennis verwerven en delen om van elkaar te leren. In 2018 heeft een AAA delegatie deelgenomen aan de Farnborough Airshow, een luchtvaart gerelateerde beurs in het Verenigd Koninkrijk. Aerospace levert de metropoolregio Amsterdam duizenden arbeidsplaatsen op die voor het grootste deel afkomstig zijn van bedrijven uit de Verenigde Staten. Deelname aan netwerkbijeenkomsten, zoals de Farnborough Airshow beurs, draagt bij aan goede contacten met die ondernemingen, zodat deze in de regio Schiphol actief blijven en mogelijk extra activiteiten naar de regio toe brengen. AAA heeft hier in 2018 aan bijgedragen met 13 bedrijven in de regio.

### ***Duurzame ontwikkelingen en innovaties***

De leefbaarheid én het economisch potentieel van de luchthavenregio staan voor ons centraal. Hierbij richten we ons op de kansen die de luchthaven biedt voor een toekomstbestendige ontwikkeling, innovatie en verduurzaming van de luchthavenregio en op nieuwe middelen om met hinder om te gaan. Schiphol heeft zelf

ook duurzaamheidsambities en een leidende rol op duurzaamheidsgebied in de luchtvaartsector. Schiphol heeft twee lange termijn doelstellingen vastgesteld: Schiphol is een klimaat neutrale luchthaven in 2040 én een zero waste airport in 2030.

De concrete maatregelen die Schiphol heeft genomen zijn:

- Het opnemen van duurzame voorwaarden in de aanbesteding voor het busvervoer van en naar Schiphol. Hierdoor heeft Schiphol de grootste emissievrije vloot van Europa (100 bussen);
- Het vervangen van koelmachines en luchtbehandelingskasten door warmte-koude opslag. Zoals voor het Hilton Hotel, terminal 3 en voor de pieren B, E, F en G;
- Het vervangen van een groot deel van de openbare verlichting en parkeerverlichting door ledlampen;
- Duurzaam beheer van gebouwen en onderhoudscontracten. Dit reduceert niet alleen het energieverbruik, maar leidt ook tot een beter comfort voor de gebruikers van de panden;
- Het stap voor stap certificeren van de kantorenportefeuille volgens het duurzaamheidslabel BREEAM-NL in-use;
- Het realiseren van een energieneutraal verplaatsbaar bedrijfsverzamelgebouw op Schiphol-Oost;
- De realisatie van een cradle-to-cradle mortuarium op de grens van airside en landside.

In 2018 heeft Schiphol de Eco-innovation award ontvangen. Deze award kent Airport Council International Europe (ACI) jaarlijks toe aan een Europese luchthaven die goede, innovatieve prestaties levert op het gebied van duurzaamheid.

Duurzaamheid is een belangrijk thema dat steeds meer aandacht krijgt in het luchtvaartdossier. Naast de ambities die onder andere door Schiphol en KLM worden uitgesproken, wordt ook de noodzaak vanuit economisch, sociaal en ecologisch oogpunt steeds groter om te verduurzamen. Behalve geluid, fijnstof en ultrafijn stof zijn ook energie en grondstoffen schaarse belangrijke thema's die (op termijn) van invloed zijn op de luchthavenregio. Schiphol gebruikt waar mogelijk biobased producten. Rond de luchthaven worden vezelhennep, olievlas en ook olifantsgras verbouwd. Deze soorten gras zijn om diverse redenen nuttig: ze leiden niet tot reststromen, zijn onaantrekkelijk voor vogels en ze leveren tegelijkertijd biologische producten op als meubelolie, duurzame bouwmaterialen en verf.

#### *Actieplan Slim en Duurzaam*

In oktober 2018 is het actieplan Slim en Duurzaam gepubliceerd door onder andere de luchtvaartsector. Om de slimste én duurzaamste luchtvaartsector van de wereld te worden, willen ze bestaande ontwikkelingen versnellen, obstakels weg nemen en radicale oplossingen omarmen. In dit document schetsen ze zeven thema's die hiervoor kunnen zorgen, te weten: (1) het optimaliseren van vliegroutes & procedures, (2) Het stimuleren van schone vliegtuigen via luchthavengelden, (3) de inzet van duurzame brandstof, (4) radicale vlootvernieuwing, (5) de inzet van trein en andere duurzame modaliteiten op korte afstanden, (6) het realiseren van een emissieloze luchthaven en (7) een snelle, efficiënte en duurzame 'first & last mile'.

De vijf aan vlucht gerelateerde thema's leiden samen tot 35% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot vergeleken met het WLO Laag scenario voor 2030. De reductie van bijna 6 miljoen ton CO<sub>2</sub> staat gelijk aan de jaarlijkse uitstoot van alle huishoudens in provincies Utrecht en Zeeland voor hun energiegebruik in huis en voor vervoer.

#### *De Westas*

In 2015 bracht de Amsterdam Logistics Board (ALB) het 'Manifest Westas' uit. Hierin stelt het ALB dat in dit gebied grote kansen liggen voor de circulaire economie in relatie tot logistiek en de verduurzaming van de MRA. Een coalitie van regionale partijen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben de afgelopen jaren gewerkt aan onderzoeken en planvorming voor dit gebied. Met de oplevering van de 'Ruimtelijk Economische Eindrapportage Westas 2018' is het Westas programma onder leiding van de Provincie Noord-Holland afgerond. De eindresultaten zullen op projectniveau voortgezet worden binnen de MRA.

#### **Infrastructuur en bereikbaarheid**

##### *Multimodale Knoop Schiphol*

Goed ontwikkelde infrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de zogenoemde Mainport en daarmee voor de economische ontwikkeling van de regio. Uitbreiding en verbetering van de Multimodale Knoop Schiphol (MKS) en verbetering van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten hiervan heeft

de eerste prioriteit. De huidige MKS is gebouwd in de jaren '90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2018 verwerkte Schiphol al 45 miljoen luchtreizigers met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. Ook is het aantal trein- en busreizigers in diezelfde periode sterk toegenomen. Het treinstation is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van ons land met zes perronsporen, waar dagelijks ruim 90.000 in- en uitstappende reizigers gebruik van maken. Met 26 buslijnen en bijna 140 lijnbussen per uur is Schiphol Centrum een groot busstation. Daarnaast zijn er ook nog de taxi en het groepsvervoer.

Om op korte en middellange termijn al ontsluiting te realiseren moet gekeken worden naar mogelijkheden voor versnelling of slimme fasering. Daarnaast investeert de regio volop in het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rondom Schiphol. Zo is het energie neutrale knooppunt Schiphol Noord gerealiseerd waar buslijnen uit alle richtingen samenkomen. Maatregelen die de komende jaren op het programma staan, zijn onder meer de aanleg van een nieuwe comfortabele HOV-busverbinding tussen de stations Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza onder de naam 'Westtangent', de verbetering van de busverbinding tussen Haarlem, Schiphol Noord en Amstelveen, de aanleg van een vrije busbaan op Schiphol Oost en de ontwikkeling van een nieuw busstation voor hoogwaardig openbaar vervoer: Knooppunt Schiphol Zuid. In Schiphol-Oost wordt een vrij liggende busbaan aangelegd. Voor het project HOV Schiphol Oost Oude Meer Rijk (SOOMR) is de Verkenningenstudie afgerond naar het nut en noodzaak van deze schakel in de Schipholring voor openbaar vervoer. De studie heeft een voorkeursvariant opgeleverd die in 2018 is uitgewerkt in de Planuitwerkingsfase. Deze schakel vormt de verbinding tussen de bovengenoemde projecten Schiphol Oost en Schiphol Zuid.

Op basis van de analyses die inmiddels in de MIRT-verkenning MKS zijn uitgevoerd, blijkt dat om dit te realiseren er op de lange termijn meer nodig is dan alleen maatregelen op de MKS zelf. De MIRT-verkenning MKS was gestart naar aanleiding van afspraken uit het vorige Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT)<sup>6</sup>. Lange termijn oplossingen zijn noodzakelijk bij 135.000 trein in-/uitstappers. Dit dient zich ongeveer aan in 2035, uitgaande van het hoge Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) groeiscenario. Als de huidige groeicijfers zich de komende jaren voortzetten worden deze cijfers al in 2027 gehaald. In de vervolgaanpak wordt daarom voorgesteld om een breder perspectief te kiezen. Hierbij wordt er, naast de uitvoering van de MIRT-verkenning, ook in het spoor- en weg- netwerk rondom Schiphol en de zuidwestkant van Amsterdam gezocht naar oplossingen voor de bereikbaarheid van Schiphol en de metropoolregio Amsterdam. Voor de periode totdat 135.000 trein in- en uitstappers zijn bereikt, gaan Rijk en regio verder met de MIRT-verkenning MKS, waarbij besloten is te kijken naar het bieden van een veilige knoop waarmee de groei tot dan kan worden opgevangen. De middelen voor de MIRT-verkenning blijven beschikbaar en worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

In het Topoverleg Schiphol van 19 november 2018 is afgesproken dat een alternatief met een breed pakket van maatregelen wordt uitgewerkt, dat sneller en goedkoper te realiseren is en naar verwachting voldoende oplossend vermogen heeft voor de veiligheid en capaciteit op de middellange termijn. In de zomer van 2019 is overeenstemming bereikt tussen de partijen over de tijdelijke maatregelen van de Multimodale Knoop Schiphol, waaronder maatregelen die gericht zijn op de knelpunten rondom het trein- en busstation. Een bestuursovereenkomst is momenteel in voorbereiding. Eveneens is afgesproken dat het van essentieel belang is dat gezamenlijk voortvarend wordt gewerkt aan een oplossing om de capaciteits- en veiligheidsknelpunten op lange termijn het hoofd te bieden op en rond Schiphol.

#### *ZWASH en Samen bouwen aan bereikbaarheid*

In het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Zuidwest Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp (ZWASH) worden de lange termijn (vanaf 2030/2035) opgaven en ontwikkelrichtingen voor de MKS onderzocht. In 2019 worden op basis van dit programma keuzes gemaakt voor de lange termijn. Hierbij is de besluitvorming over de toekomst van Schiphol via de Luchtvaartnota nuttige informatie voor het vervolg.

In 2017 is het rapport 'ENTER [NL]: De Opgave ontwikkelingsstrategie Internationale Entree van Nederland' opgesteld door Amsterdam, Schiphol en Haarlemmermeer. Belangrijke aandachtspunten voor Haarlemmermeer waren hierbij:

---

<sup>6</sup> In het laatste kwartaal vinden bestuurlijke overleggen MIRT plaats. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) gaan de minister en staatssecretaris van I en W in gesprek met regionale bestuurders en worden investeringsafspraken gemaakt.

- Het meenemen van de omgeving van Hoofddorp als de zuidelijke entree van de kerncorridor;
- Goede bereikbaarheid zowel tussen de deelgebieden van de kerncorridor als tussen de kerncorridor en de rest van Nederland;
- De kerncorridor ontwikkelen met het oog op de toekomst, duurzaam en innovatief, en gericht op goede samenhang met de luchthaven, bijvoorbeeld door geluidsadaptief te bouwen.

In het BO MIRT van 7 december 2017 is deze studie voorgelegd aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en aan de staatssecretaris van IenW en zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Rijk en regio constateren, dat er veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spelen, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen;
- Rijk en regio starten gezamenlijk als onderdeel van het Gebiedsgerichte Bereikbaarheidsprogramma van, naar en in de MRA een MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035;
- Rijk en regio onderschrijven de urgentie en de ambitie van het ontwikkelen van Enter [NL], de Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, en onderschrijven daarmee de noodzakelijke samenhang tussen verschillende programma's en projecten en de gebiedsgerichte ontwikkelingen en de samenhang tussen oplossingen op korte, middellange en lange termijn;
- Rijk en regio spreken af, als onderdeel van het Gebiedsgerichte Programma van, naar en in de MRA, gezamenlijk een ontwikkelstrategie voor de kerncorridor Schiphol Amsterdam op te stellen die vastgesteld zal worden in het BO MIRT in het najaar van 2018.

In het BO MIRT van 15 maart 2018 is het programmaplan vastgesteld en is het Gebiedsgerichte Programma Bereikbaarheid van, naar en in de Metropoolregio Amsterdam gestart. De naam is veranderd in Programma "Samen bouwen aan bereikbaarheid". Een van de programmalijnen is ZWASH. ZWASH staat voor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp en is het MIRT-onderzoek naar de integrale bereikbaarheid van de zuidwestkant van Amsterdam vanaf 2030/2035.

#### ***Vervolg HST-Cargo***

In 2011 heeft het ministerie van Economische Zaken een rijksbijdrage van € 11 mln. aan de gemeente Haarlemmermeer beschikbaar gesteld voor de realisatie van een hogesnelheidstrein verbinding voor de luchtvracht (HST-Cargo) op Schiphol Trade Park als onderdeel van ACT. Omdat het project niet meer doorgaat onderzoekt de gemeente Haarlemmermeer samen met de regiopartners hoe deze middelen wel te besteden indachtig het doel van HST Cargo. Dit heeft er toe geleid dat in 2018 is besloten € 300.000,- bij te dragen aan het Schiphol Mainport Cargo Program (SCMP) voor het onderdeel landzijdige logistiek. De doelen van dit programma zijn:

- Het terugbrengen van wachttijden van vrachtauto's en het reduceren van emissie.
- Duidelijkheid verkrijgen welke vrachtauto wanneer op Schiphol komt.
- Het terugbrengen van pieken in de opslag op Schiphol.

#### ***Luchtvracht***

Ongeveer 3,5% van alle vluchten op Schiphol zijn vrachtluchten. Vrachtverkeer levert voor Haarlemmermeer en haar regio een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid en veel bedrijventerreinen zijn ingericht om logistieke bedrijven te accommoderen. Het is daarnaast belangrijk voor het vestigingsmilieu rondom de luchthaven.

In 2018 is gezocht naar een oplossing voor de vrachtluchten die door de schaarste aan slots<sup>7</sup> niet het gewenste aantal vrachtluchten konden uitvoeren. Dit had in 2017 al effect omdat meer slots werden

---

<sup>7</sup> Een slot is toestemming om op een bepaalde tijd te mogen starten of landen. Het toekennen van slots gebeurt op basis van Europese en internationale regelgeving.



aangevraagd door luchtvaartmaatschappijen dan dat er beschikbaar waren. Een eerdere afgekeurde local rule<sup>8</sup>, bedoeld om vrachtluchten te beschermen, werd in 2018 aangepast.

Voor de luchtvrachtsector ondervindt ernstige hinder doordat de luchtvrachtmaatschappijen minder slots kregen. Dit heeft te maken met regelgeving en de manier waarop de slots worden uitgegeven, waarbij historische slots een belangrijke rol spelen. Het tekort aan vrachtslots heeft als gevolg dat vrachtluchten werden verplaatst naar het buitenland en de totale hoeveelheid afgehandelde vrachtluchten op Schiphol daalde. Om dit probleem in ieder geval tijdelijk op te lossen heeft Air Cargo Netherlands (ACN) namens de vrachtsector een voorstel voor een local rule voor vracht voorgesteld. Met de door ACN voorgestelde local rule zou onder bepaalde voorwaarden voorrang worden verleend aan luchtvrachtmaatschappijen boven andere maatschappijen bij de toedeling van slots door de slotcoördinator. Een local rule kan worden voorgesteld door het coördinatiecomité. Dit is een overlegorgaan waarin alle luchtvaartmaatschappijen die via Schiphol opereren alsmede de luchthaven Schiphol en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) vertegenwoordigd zijn. De minister kan een voorgestelde local rule vervolgens vaststellen.

Inmiddels heeft Minister Van Nieuwenhuizen op 23 april 2019 de local rule (formeel: 'Schiphol Local Rule 2') goedgekeurd. De verwachting is dat de local rule per 31 augustus 2019 in werking treedt en dat deze na een jaar wordt geëvalueerd.

## 1.5 Ruimte, Wonen en vliegen

### AMBITIE:

- *Verbeteren van de kwaliteit en vitaliteit van de leefomgeving (tegengaan leegstand en verval)*
- *Voorzien in woningbouwbehoefte/opgave van de regio (250.000 in de MRA tot 2040)*
- *Waarborgen voldoende ruimte en capaciteit luchthaven om de mainportfunctie en de netwerkqualiteit van Schiphol in de toekomst te behouden*
- *Vinden van oplossing die recht doet aan de lange termijn luchtvaartontwikkeling én de lange termijn woningbouwopgave in de regio*

**Kernboodschap:** Onze kernboodschap is ruimte om te wonen, ruimte om te vliegen. Geen grootschalige verstedelijking binnen LIB5, wel ruimte voor transformatie, herstructurering en intensivering om de leefbaarheid en vitaliteit van de regio in stand te houden, leegstand en verval tegen te gaan én te voorzien in de toenemende woningbehoefte in de MRA.

### WAT IS ER GEDAAN?

- *Beleidsregel wonen en vliegen vastgesteld*
- *Resultaten metingen grondgeluid rondom de Polderbaan*
- *We blijven in gesprek over oplossingen voor grondgeluid problematiek in Badhoevedorp*
- *Verdere optimalisatie van het plan Schuilhoeve om te borgen dat de woningbouw en de luchthaven naast elkaar kunnen bestaan*
- *Verkenning geluidsadaptief bouwen in samenwerking met de provincie Noord-Holland, Amsterdam en Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS)*

Het afgelopen jaar bleef de discussie tussen wonen en vliegen een belangrijk thema in de regio en zijn nieuwe afspraken gemaakt met meer ruimte voor woningbouw. Hoewel de MRA tot 2040 een omvangrijke

---

<sup>8</sup> De local rule regelt dat de niet-gevlogen slots in een seizoen, door bijvoorbeeld slecht weer of operationele redenen, opnieuw worden uitgegeven, waarbij 25 procent van deze slots specifiek beschikbaar wordt gesteld voor vrachtluchtvaart. Daarnaast krijgen luchtvaartmaatschappijen met deze local rule ruimere mogelijkheden om hun schema's aan te passen zonder daarmee hun historische rechten op slots te verliezen.

woningbouwopgave heeft (250.000 extra woningen tot 2040), worden de mogelijkheden voor woningbouw beperkt door de veiligheids- en geluidcontouren rondom Schiphol. We moeten daarom zoeken naar oplossingen voor het spanningsveld tussen de opgaven van de benodigde verstedelijkingsruimte in de regio, de ontwikkelingsruimte voor de luchthaven én het waarborgen van voldoende kwaliteit van de leefomgeving.

Door vooraf slimme keuzes te maken bij het inrichten van een gebied zijn er mogelijkheden om de effecten van vliegtuiggeluid te reduceren en beter met het risico op hinder om te gaan. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de informatievoorziening voor (nieuwe) inwoners en communicatie over de risico's van hinder van vliegtuiggeluid.

### **Actualisatie Luchthavenindelingsbesluit (LIB)**

De afgelopen jaren is veelvuldig gesproken over de mogelijkheden voor het invullen van de woningbouwopgave van de MRA binnen de invloedssfeer van Schiphol en hierover zijn afspraken tussen de regio en het Rijk gemaakt. De kern van de afspraken is dat er meer ruimte komt voor woningbouw binnen de LIB5-contour en dat de gemeente binnen de bestaande LIB4-contour verantwoordelijk is voor het bouwen van woningen binnen de gewijzigde regels van het LIB. Voor LIB4 gaat het om kleinschalige woningbouw. In de nota Ruimte heeft het Rijk de zogenaamde 20Ke-zone geïntroduceerd. De zone had tot doel een groot gebied rond de luchthaven te vrijwaren van woningbouw. Als gevolg van dit beleid is een patstelling ontstaan voor woningbouw in de regio. In 2016 is er tussen regio, Rijk en luchtvaartsector een akkoord bereikt over het onderdeel "wonen en vliegen". Dit akkoord biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van woningbouwplannen in de 20Ke/LIB5 zone. Met de wijziging van het LIB<sup>9</sup> in 2018 is de 20Ke-zone opgenomen in het LIB, als LIB5 gebied, en heeft daarmee een wettelijke status verkregen. De gewijzigde regels van het LIB zijn per 1 januari 2018 ingegaan.

Onlosmakelijk onderdeel van dit akkoord vormt de regionale uitwerking van afspraken ten aanzien van 'rekenschap geven', informeren, klachtenafhandeling en het voorkomen van extra kosten voor de luchtvaartsector. De Provincie heeft deze afspraken verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Daarmee is voor gemeenten de verplichting ontstaan bij de vaststelling van bestemmingsplannen of het afgeven van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan, uit te gaan van de verplichte wijze van motiveren van planologische besluiten als opgenomen in de PRV. Op basis van de PRV zijn gemeenten gehouden nieuwe bewoners zorgvuldig en vroegtijdig te informeren over de nabijheid van de luchthaven en de daarmee gepaard gaande aanwezigheid van geluid.

Tot de bestuurlijke afspraken over wonen en vliegen behoort ook het jaarlijks monitoren van het aantal nieuwgebouwde woningen binnen LIB4 en de LIB5-contour en daarover te rapporteren aan het Rijk. De provincie voert deze monitor uit. De provincie heeft als uitwerking op de verplichting in de PRV een beleidsregel opgesteld over de wijze waarop zij invulling zal geven aan haar aanwijzingsbevoegdheid op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

### **Nieuwe beleidsregel wonen en vliegen**

De Provincie heeft alle betrokken gemeenten gevraagd een beleidsregel vast te stellen over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan het gebruik van de planologische bevoegdheden na wijziging van het LIB en de bestuurlijke afspraken over vliegen en wonen. Naar aanleiding van de afspraken is een Haarlemmermeerse beleidsregel wonen en vliegen opgesteld en deze is op 19 juli 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. De beleidsregel ziet toe op het motiveren van nieuwbouw van woningen binnen 20 Ke contour (LIB5) en LIB 4 in ruimtelijke onderbouwingen en bestemmingsplannen. De beleidsregel legt vast hoe hieraan concreet invulling moet worden gegeven en hoe belangen worden gewogen. De beleidsregel is een expliciete invulling van het wettelijk vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij spelen lokale leefbaarheid en vitaliteit een belangrijke rol.

Over de Handreiking 'Rekenschap geven' van de provincie is in 2018 de nodige commotie ontstaan, omdat

---

<sup>9</sup> Aan de afweging van belangen binnen de LIB4-contour worden zwaardere eisen gesteld dan aan de afweging van belangen in de LIB5-contour. De afweging binnen de LIB4-contour is gekoppeld aan de noodzaak van de woningbouw. Dit is in het belang van de lokale leefbaarheid. De afweging binnen LIB5 is gekoppeld aan het aspect vliegtuiggeluid.



## **Grondgeluid**

### *Hoofddorp-Noord*

Op 15 november 2018 heeft tussen Schiphol, de Bewonersvereniging Hoofddorp en Haarlemmermeer overleg plaatsgevonden over de resultaten van het TNO-onderzoek naar het effect van de geluidsribbels tegen grondgeluid in Hoofddorp-Noord<sup>10</sup>. Gezamenlijk werd geconcludeerd dat de ten doel gestelde 10 dB niet was gehaald en aanvullende maatregelen dienen te worden getroffen. Een nadere verkenning wordt uitgevoerd naar de meest effectieve wijze om de extra te realiseren geluidsreductie te realiseren. Daarbij worden de verschillende opties (ook anders dan de aanleg van nog meer ribbels) in kaart gebracht.

### *Badhoevedorp*

Er is blijvend aandacht voor de complexiteit van de problematiek van grondgeluid van vliegtuigen in Badhoevedorp. Eerder is in samenwerking met verschillende partijen een traject gestart waarbij verkend werd of gewijzigde omstandigheden, zoals de toename van het aantal vliegtuigbewegingen of de omlegging van de A9, aanleiding gaven tot het herzien van eerder getrokken conclusies dat er geen technische maatregelen mogelijk zijn die merkbaar effect hebben op het verminderen van de omvang van het grondgeluid. Periodiek vindt een overleg plaats met de dorpsvereniging Badhoevedorp, ORS-bewonersvertegenwoordiger, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer over de mogelijkheden om toch gezamenlijk iets met de problematiek van het grondgeluid in Badhoevedorp te kunnen doen. In 2019 is een kennissessie met verschillende experts georganiseerd om met nieuwe kennis en inzichten te bezien of er toch mogelijkheden in hinderbeperking of hinderbeleving zijn.

### *Schuilhoeve*

Haarlemmermeer heeft als onderdeel van de bij de omlegging van de A9 horende gebiedsontwikkeling plannen voor het ontwikkelen van 500 tot 700 woningen in het gebied de Schuilhoeve in Badhoevedorp. De Raad van State heeft in april 2014 geoordeeld dat Haarlemmermeer de realisatie van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat onvoldoende heeft gemotiveerd. Eind 2016 is een nieuw bestemmingsplan ter visie gelegd met een nieuwe motivatie voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hiervoor zijn verschillende vervolgonderzoeken uitgevoerd. Zo hebben TNO en Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) het aspect grondgeluid voor Schuilhoeve onderzocht en heeft Royal Haskoning DHV het industriegeluid inclusief de piekniveaus nader onderzocht en voorzien van een doeltreffend maatregelenpakket. Naar aanleiding van zienswijzen heeft Haarlemmermeer samen met Schiphol gezocht naar een optimalisatie van het plan en zijn daarover afspraken gemaakt. De gemeenteraad heeft in november 2018 het bestemmingsplan Badhoevedorp Schuilhoeve vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld. Naar verwachting doet de Raad van State in de loop van 2019 een uitspraak hierover.

## **Geluidsadaptief bouwen**

Afgelopen jaren is promotieonderzoek uitgevoerd naar geluidsadaptief bouwen aan University of Cambridge in Engeland, met een deeltijdaanstelling bij het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Naast financiële beurzen van de Cambridge Trust en het NLR hebben gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland gezamenlijk het promotieonderzoek bekostigd. In mei 2019 is het promotieonderzoek afgerond. Het onderzoek is gericht op het beperken van vliegtuigeluid en geluidshinder door het ontwerp van de bebouwde omgeving.

---

<sup>10</sup> In het Alders advies uit 2008 is afgesproken dat Schiphol maatregelen treft om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met ten minste 10 dB terug te dringen. Om dat te bereiken heeft Schiphol medio 2011 ten zuidwesten van de Polderbaan geluidwerende ribbels aangelegd. In 2016 zijn extra ribbels aangelegd op het perceel dicht naast de Polderbaan. In 2017 is door de TNO-onderzoek gedaan naar het effect van de ribbels. Geconcludeerd is dat er een geluidsreductie van 6 dB is gerealiseerd. Daarbovenop geldt nog dat een reductie van 1 dB heeft plaatsgevonden als gevolg van de uitfasering van de meest geluid producerende vliegtuigen op Schiphol. Hiermee komt de totale geluidreductie op 7 dB.



Op basis van de bevindingen uit het promotieonderzoek willen we de conclusies verder testen in pilotprojecten in de Schipholregio, en zo de kansen die geluidsadaptief bouwen biedt in de praktijk brengen. Door vooraf slimme keuzes te maken bij het (planologisch) inrichten van een gebied, de vormgeving van bebouwing en het materiaalgebruik, zijn er talrijke potentiële mogelijkheden om de voortplanting van geluid te reduceren.

Eind 2018 is ook een samenwerking met het Amsterdam Institute for Metropolitan Solutions (AMS) gestart en richt zich op duurzame en gezonde stedelijke ontwikkeling gekoppeld aan geluidsadaptief bouwen onder de naam "Make some noise". In 2019 zal een start worden gemaakt met de realisatie van concrete pilotprojecten. Hierbij zoeken we naar verbreding door inbreng van de verschillende stakeholders zoals de luchtvaartsector, bouw- en ontwikkelbedrijven en inwoners.

#### **Ruimtelijke ontwikkelingen en bouw Schiphol**

Onder de naam 'Capital Programme' pakt Schiphol integraal alle fysieke plannen aan die uitgevoerd moeten worden om het verwachte aantal passagiers op de luchthaven adequaat te kunnen verwerken. Van de ontwikkeling van een nieuwe pier en terminal tot de aanpassingen aan het NS-station luchthaven Schiphol, het busstation en Schiphol Plaza. Deze grote projecten worden integraal aangestuurd vanuit het Capital Programme. Mede hierdoor was er in 2018 een toename van het totaal aantal aangevraagde en verleende omgevingsvergunningen voor activiteiten op de luchthaven.

In 2018 is verder gewerkt aan de uitvoering van de fysieke plannen binnen Capital Programme. Zo is de bouw van de A-pier gestart. Vanwege enige tegenslag bij de aanbestedingsproblematiek is hierbij lichte vertraging ontstaan.

Zoals al langer bekend is, heeft de luchthaven problemen met gronden die zijn verontreinigd met PFOS. Deze gronden worden vooralsnog niet geaccepteerd door een verwerker en kunnen daardoor alleen worden opgeslagen. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft het RIVM-risicogrenswaarden laten opstellen voor o.a. PFOS. Op basis daarvan wordt een handelingsperspectief opgesteld voor het toepassen van met PFOS verontreinigde gronden. Haarlemmermeer is bestuurlijk vertegenwoordigd in het bestuurlijk overleg van het ministerie met decentrale overheden en koepelorganisaties. Dit handelingsperspectief moet het reinigen en toepassen van PFOS-houdende grond mogelijk maken.

## **1.6 Veiligheid**

#### **Crowd management treinstation Schiphol en Schiphol Plaza**

Als gevolg van het groeiende aantal reizigers op Schiphol, alsmede ontwikkelingen in het openbaar vervoer, neemt ook de hoeveelheid reizigers op station Schiphol en Schiphol Plaza toe. Crowd management is zowel op de perrons van station Schiphol als op Schiphol Plaza een aandachtspunt. Schiphol Plaza is immers direct verbonden met de perrons. In 2018 is de inzet op het goed geleiden van de mensenstromen voortgezet.

#### **Capaciteit Koninklijke Marechaussee (KMar)**

De afgelopen jaren is het aantal passagiers dat via Schiphol reist enorm gegroeid. Daarnaast zijn er de afgelopen jaren steeds meer maatregelen genomen om terrorismedreigingen en terrorisme op Schiphol en in de rest van Nederland te voorkomen. De KMar heeft een belangrijke taak in deze maatregelen. De capaciteit van de KMar is in de loop der jaren echter niet meegegroeid met de grote toename van passagiers en extra taken die zij heeft gekregen en staat daarmee niet meer in verhouding tot de taken die zij moeten uitvoeren op Schiphol. In het driehoeksoverleg van de burgemeester, Openbaar Ministerie, politie en KMar is daarom afgesproken dat de prioriteit voor de KMar op Schiphol gericht is op goede grensbewaking en terrorismemaatregelen. Pas daarna volgt inzet op andere problematiek zoals de aanpak van taxironselaars en diefstal van bagage. Op landelijk niveau is in 2016 aandacht gevraagd voor uitbreiding van de capaciteit op Schiphol. Hieraan is beperkt tegemoetgekomen in 2017 en 2018. De uitbreiding van de capaciteit wordt voortgezet in 2019.

#### **Veiligheidsincidenten**

In 2018 en 2019 is de regionale crisisorganisatie ingezet voor een aantal (kleinere) incidenten en oefeningen op Schiphol, waaronder de stroomstoring op 29 april 2018, de OV-staking op 28 mei 2019 en de brandstofstoring op 24 juli 2019. De (mogelijke) effecten op Schiphol en de omgeving bij een interne verstoring van de luchthavenprocessen, vormden hierbij een duidelijk leerpunt. De crisisorganisatie heeft zich

in het algemeen verder doorontwikkeld op basis van dit leerpunt en de leerpunten uit (eerder gehouden) oefeningen en incidenten.

### ***Veiligheidsonderzoek***

Naar aanleiding van een reeks voorvallen de afgelopen jaren op de luchthaven Schiphol, waarvan sommigen zich herhaalden, heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) een thematisch onderzoek afgerond en gepubliceerd op 6 april 2017. De voorvallen die de OVV heeft onderzocht, betroffen onder meer het opstijgen vanaf een niet vrijgegeven baan, runway incursions (het oversteken of rijden op een baan die in gebruik is voor luchtverkeer) en technische problemen. De conclusies en aanbevelingen richten zich op de luchtvaartsector (Schiphol en Luchtverkeersleiding Nederland) en het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu) en gaan met name over de vlieg- en afhandelingsprocedures en het beleid en toezicht over/op de vliegveiligheid. De vliegveiligheid wordt verder gekoppeld aan de aanhoudende groei van de vliegbewegingen op Schiphol. Het college onderschrijft de conclusie van het rapport van de OVV dat eerst een grondige veiligheidsanalyse dient te worden uitgevoerd alvorens kan worden besloten over eventuele verdere groei van Schiphol. Dit sluit aan bij de aangekondigde aanpak van de staatssecretaris. In de discussie over verdere groei van het vliegverkeer is benadrukt dat veiligheid een absolute randvoorwaarde is en dat een verdere groei primair daaraan getoetst dient te worden

### ***Crisisbeheersing***

Sinds mei 2012 werken de tien gemeenten in Kennemerland samen in een intergemeentelijke crisisorganisatie. Voor Schiphol is de bevolkingszorg zo ingericht dat luchtvaartmaatschappijen worden betrokken en bij incidenten een substantiële rol spelen richting passagiers en hun verwanten. In 2018 en 2019 is het Crisisbestrijdingsplan Schiphol geactualiseerd en zijn de samenwerkingsafspraken met het rijk en afspraken vanuit het Nationaal Crisisplan Luchtvaartongevallen nader uitgewerkt en geborgd.

### ***Taxiproblematiek***

Door het grote aanbod van taxiaanbieders en de manier waarop deze diensten aangeboden werden, was er sprake van een verstoring van de openbare orde op de luchthaven. Via een aanwijzingsbesluit is door de burgemeester een gebied aangewezen waar het verboden is om taxidiensten aan te bieden. Het gaat daarbij om het terminalgebouw en het Jan Dellaertplein voor het terminalgebouw. De handelswijze van de grote groep taxi-aanbieders had een nadelig effect op het veiligheidsgevoel van de passagiers en bezoekers in de gemeente en op de luchthaven Schiphol in het bijzonder. De noodzaak van de aanwijzing wordt twee keer per jaar in de driehoek, burgemeester, politie en Openbaar Ministerie, geëvalueerd.

Over de handhaving zijn in een convenant afspraken gemaakt met Schiphol. Een afspraak is dat de gemeente de Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) hiervoor worden inzet. Omdat Schiphol een verantwoordelijkheid heeft bij de aanpak van het ongewenst taxi aanbieden, draagt zij voor onbepaalde tijd bij aan de kosten hiervan. De raad is hierover geïnformeerd in oktober 2018.

De rechtbank verklaarde in mei 2018 een beroep van een groep taxichauffeurs tegen het aanwijzingsbesluit ongegrond. In juni 2018 is door hen hoger beroep bij de Raad van State aangetekend. In mei 2019 wordt het hoger beroep van de taxichauffeurs door de Raad van State ongegrond verklaard.

### ***Valet parking***

Er is in de afgelopen periode overlast geconstateerd door valet parking. We doen als gemeente veel om de overlast van valet parking te beperken. Denk hierbij aan het handhaven op verkeersovertredingen bij de vertrekpassage en het handhaven op het bestemmingsplan wanneer terreinen onrechtmatig gebruikt worden. Daarnaast wordt gehandhaafd op parkeerexcessen in de openbare ruimte als gevolg van valet parking. Hierbij proberen we waar mogelijk het bedrijf dat de overlast veroorzaakt aan te pakken. Om potentiële gebruikers te informeren zijn diverse 'valet tips and tricks' naar buiten gebracht. Ook bij Schiphol zelf zorgt valet parking voor problemen. Door de afhandeling van het valet parking proces staan auto's er langer dan gewenst en dit zorgt voor opstoppingen. Juridisch gezien is het verbieden van valet parking op deze locatie geen optie. Er geldt een parkeerverbod en daar kan op gehandhaafd worden om te voorkomen dat er opstoppingen

ontstaan. Schiphol heeft voor de afhandeling van haar eigen valet parking klanten een aparte locatie dichtbij de terminal. In het najaar van 2019 wordt een plan van aanpak afgerond om op een integrale manier de overlast van valet parking verder aan te pakken. Schiphol is hierbij betrokken.

## 1.7 Overige zaken

### **Communicatie- en informatievoorziening**

De website [www.omgevingsraadschiphol.nl](http://www.omgevingsraadschiphol.nl) is het belangrijkste kanaal voor zowel externe als interne communicatie van de ORS-partijen gezamenlijk en bevat algemene en actuele informatie van de Omgevingsraad Schiphol, nieuws van de Omgevingsraad Schiphol (of haar leden), een uitgebreid archief, informatie over de leden en een agenda.

Bewoners Aanspreekpunt Schiphol [www.bezoekbas.nl](http://www.bezoekbas.nl) is het informatie- en klachtencentrum waar omwonenden terecht kunnen met al hun vragen en klachten over het vliegverkeer van, naar en op Schiphol. BAS is een gezamenlijk initiatief van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Amsterdam Airport Schiphol (AAS).

### **Stroomlijning informatie en dienstverlening ('één loket')**

In januari 2018 is de mobiele applicatie OmgevingsInfoSchiphol gelanceerd. Deze is tot stand gekomen door intensieve samenwerking tussen inwoners, bestuurders, luchtvaartsector en het Rijk in de ORS. Met de app OmgevingsInfoSchiphol wordt bestaande informatie van de websites Vliegverkeer Inzicht en Wonen bij Schiphol gepresenteerd op één plek en ontsloten voor smartphones en tablets.

De app geeft onder andere:

- Actuele informatie over welke start- en landingsbanen worden ingezet en waarom;
- Een overzicht van actueel vliegverkeer waarbij individuele vluchtinformatie kan worden geraadpleegd;
- Informatie over vliegverkeer op specifieke plekken, zoals de eigen woonplek;
- Historische informatie over vliegverkeer rond Schiphol.

### **Microklimaat Leimuider**

In het Regioforum op 1 december 2017 lag besluitvorming voor over de routeoptimalisatie in het kader van het Microklimaat Leimuider op basis van de evaluatie van de resultaten van een experiment. Op 8 juni 2018 heeft het Regioforum ingestemd met een voorstel van de betrokken gemeenten en bewonersvertegenwoordigers om in voorbereiding op een bestuurlijk overleg een secundaire analyse van de hinder in Kudelstaart uit te voeren. Dit omdat er een toename aan hinder was in Kudelstaart die niet goed te verklaren lijkt op basis van de resultaten van het experiment. Er heeft inmiddels een secundaire analyse plaatsgevonden en hieruit blijkt dat de hinder zeer waarschijnlijk afkomstig is door toename van vliegtuigbewegingen op de Aalsmeerbaan en op de Zwanenburgbaan van en naar het zuiden. In het laatste kwartaal van 2019 wordt bekeken hoe het microklimaat kan worden afgerond.

### **Monitoring vaste bochtstraal Spijkerboorroute (3b+)**

De ORS monitort jaarlijks in opdracht van het Rijk de effecten van de inzet van de vaste bochtstraal voor de Spijkerboorroute op de omgeving. Er wordt hierbij gerapporteerd over de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden als gevolg van de vaste bochtstraal tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep, met expliciete aandacht voor de wijk Floriande. De omvang van de effecten van de maatregel zijn met name afhankelijk van het aantal vliegtuigbewegingen op de route, het woningbestand en het aantal toestellen dat de vaste bochtstraal vliegt (uitgedrukt in de participatiegraad). Sinds 2015 is het aandeel van het verkeer dat op de Spijkerboorroute de vaste bochtstraal vliegt, toegenomen van 53% naar 69% in 2018. Het effect van de vaste bochtstraal is per saldo positief.

### **Metten versus Rekenen**

In 2017 in ORS verband een verkenning gestart naar de informatievoorziening over geluidmetingen. Op 8 juni 2018 zijn de resultaten van de verkenning naar een nieuw geluidmeetsysteem gepresenteerd aan het Regioforum. Dit om in beeld brengen wat de mogelijkheden zijn voor het beheer en bekostiging van een meetsysteem waarbij niet alleen informatie beschikbaar is op de plekken waar meetposten staan, maar over

een groter gebied rond Schiphol informatie over geluidmetingen beschikbaar wordt gemaakt. Er wordt gezocht naar een systeem dat geluidontwikkeling van de vloot inzichtelijk maakt en waarmee geluidberekeningen met geluidmetingen kunnen worden vergeleken. Voor de gemeente Haarlemmermeer is dit belangrijk, omdat middels metingen berekeningen kunnen worden gevalideerd.

Op 18 oktober 2018 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief gestuurd aan de Tweede Kamer over meten van vliegtuiggeluid waarin een landelijke programmatische aanpak wordt aangekondigd. In april 2019 is de voortgang op de programmatische aanpak met de Tweede Kamer gedeeld.

Het doel van het project 'meten en berekenen vliegtuiggeluid' is te onderzoeken welke verbeteringen mogelijk zijn bij zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en hoe beide methodes onderling versterkt kunnen worden. Daarbij vindt de minister het van belang om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare informatie te komen op basis waarvan inwoners goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

De minister heeft de RIVM, KNMI en NLR gevraagd om advies te geven over het meten en berekenen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van meten en berekenen op een wijze die past binnen de doelen en uitgangspunten. Daarnaast worden onafhankelijke (inter)nationale deskundigen ook bij het traject betrokken. De start van de uitvoering van het 'Project meten en berekenen vliegtuiggeluid' wordt verwacht in het eerste kwartaal van 2020.

Vanuit Haarlemmermeer en vanuit de BRS is de wens uitgesproken om vooral aan te sluiten bij het landelijke programma. Zo kunnen metingen en berekeningen worden vergeleken en kan het geluidmeetnetwerk vanuit het Rijk worden gefinancierd.

Schiphol wil aansluiten bij de programmatische aanpak van het Rijk. Tegelijkertijd is Schiphol ook bezig om het NOMOS-geluidmeetsysteem rondom Schiphol te verbeteren op basis van inzichten uit de aanpak van het Rijk. Er wordt bijvoorbeeld gekeken of de meetinformatie op de website van NOMOS<sup>11</sup> nog beter kan aansluiten op de informatiebehoefte van inwoners.

### **Schaderegelingen**

Er zijn verschillende instanties die regelingen aanbieden voor mensen die hinder door het vliegverkeer ervaren. Voor vliegverkeer zijn dat het Schadeschap Schiphol en de Stichting Leefomgeving Schiphol. Bij het Schadeschap luchthaven Schiphol zijn door de jaren heen in totaal 5.124 verzoeken om schadevergoeding ingediend.

In 2018 heeft de Besliscommissie van het Schadeschap voor alle ingediende verzoeken, op een na, een besluit genomen. Omdat de termijn voor het indienen van nieuwe verzoeken is verlopen, betekent dit dat de productie volledig bestaat uit bezwaar- en beroepszaken. Hiervan zijn de grondgeluidzaken de belangrijkste. In de eerste helft van 2018 zijn 106 aanvullende verzoeken inzake het grondgeluid als beslissing op bezwaar afgehandeld. Deze bezwaren waren ingediend omdat de tweede fase ribbels, die moesten zorgen voor extra demping van het grondgeluid tussen de baan en de woonwijk, niet voor 1 januari 2017 waren aangebracht.

De Staatssecretaris van IenW heeft op 28 maart 2017 besloten om het Schadeschap op te heffen. Om de lopende zaken te kunnen afhandelen is in 2018 de Gemeenschappelijke Regeling gewijzigd. Het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur komt nu nog slechts één keer per jaar bijéén. Na de afhandeling van de 106 grondgeluidzaken bestaat de werkvoorraad van het Schadeschap op 1 januari 2019 uit drie dossiers.

Het Schadeschap Schiphol kan worden opgeheven. Een liquidatieplan kan worden opgesteld. De nog niet afgeronde dossiers zullen na de opheffing worden overgedragen aan de Corporate Dienst van Rijkswaterstaat.

---

<sup>11</sup> <https://noiselab.casper.aero/ams>

## 2 STAND VAN ZAKEN

### 2.1 Schipholtour

Met het aantreden van een nieuw college is de tijd aangebroken om opnieuw met een grote variatie aan inwoners in gesprek te gaan over hun relatie met en hun kijk op (de toekomst van) Schiphol. Onze wethouder Luchthavenzaken heeft in het tweede kwartaal van 2019 daarom diverse kernen van Haarlemmermeer bezocht. De ontmoetingen met inwoners heeft plaatsgevonden in verschillende samenstellingen, waaronder: individuen die op eigen verzoek contact hebben opgenomen, spontane ontmoetingen met winkelend publiek in winkelcentra en supermarkten, dorpsraden, schoolklassen, mensen die op de luchthaven werken en nog veel meer.

Er zijn meerdere doelen verbonden aan dit proces, waaronder:

- In gesprek gaan met inwoners en het bieden van een luisterend oor;
- Een gevarieerd beeld krijgen over opvattingen en ideeën aangaande de luchthaven en reacties clusteren;
- Onze visie ten aanzien van Schiphol aanscherpen en aanvullen;
- Het in beeld brengen van deze zaken bij besluitvormers, waaronder de Minister van IenW, Tweede Kamerleden en de luchtvaartsector.

Tijdens de gesprekken zijn veel verschillende aspecten van wonen nabij de luchthaven genoemd. Veel inwoners die we hebben gesproken vinden Schiphol belangrijk omdat zij werk hebben op of door Schiphol. Van de mensen die aangaven hinder te ervaren van de luchthaven geeft een groot deel aan 's nachts het meeste overlast te ervaren van vliegtuigen. Zorgen die vaak zijn genoemd, zijn zorgen over de gezondheid en over de toename van vliegverkeer. In de gesprekken is onder andere gevraagd naar ideeën voor verbeteringen. De ideeën variëren van inzet van alleen stille vliegtuigen, nachtsluiting, elektrisch taxiën, isolatie van woningen, een betere fietsverbinding naar Schiphol tot een Kiss & Ride zone voor ophalen.

Op het moment van het schrijven van deze voortgangsrapportage wordt het impressieboekje van de Schipholtour vormgegeven. Voor het einde van dit jaar zal dit boekje verschijnen en zullen we uitgebreider ingaan op de gesprekken die zijn gevoerd en de opbrengst hiervan.

### 2.2 Kabinetsvoornemen Schiphol na 2020

#### *Context*

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) had de ORS verzocht om in december 2018 twee adviezen uit te brengen. Deze adviesaanvragen gingen over de toekomstbestendigheid van het Nieuwe Normen en Handhavingstelsel (NNHS) en over Wonen en Vliegen. De minister had ook gevraagd om naar het aantal vliegtuigbewegingen dat binnen het NNHS en de milieuruimte past te kijken en hierover te adviseren. Na vele en intensieve gesprekken werd tijdens het College van Advies (CvA) van de ORS van 30 januari jongstleden door de voorzitter geconstateerd dat het niet mogelijk was om een gezamenlijk advies uit te brengen. Het CvA heeft de adviesaanvraag teruggegeven aan de minister en aangegeven dat de minister daarop zelf aan zet was. De nieuwe uitgangspunten voor de ontwikkeling van Schiphol moeten in dat licht worden gezien.

#### *Onze inzet*

Tijdens en na het ORS-adviestraject hebben wij continu in gesprekken en op formele momenten onze inzet onder de aandacht gebracht bij de luchtvaartsector en betrokken partijen in de regio en in Den Haag. Dit hebben wij als Haarlemmermeer en samen met de BRS gedaan. Samenvattend is onze inzet geweest dat we geen besluiten nemen over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol na 2020 totdat de vraagstukken rond onder andere thema's als gezondheid, veiligheid, geluidhinder, vierde baan regel en nachtvluchten zijn uitgekristalliseerd en in hun onderlinge samenhang kunnen worden beschouwd. Daarnaast hebben we in ons collegeprogramma opgenomen dat leefbaarheid en groei van de luchthaven in balans moeten zijn.

#### *Nieuwe uitgangspunten op hoofdlijnen in de brief van de minister*

De minister heeft in haar brief op 5 juli 2019 aan de Tweede Kamer over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol aangegeven dat Schiphol vanaf 2021 mag groeien tot maximaal 540.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Er wordt geen jaartal gekoppeld aan de 40.000 extra bewegingen en een en ander hangt af van wat in de



Luchtvaartnota voor de lange termijn wordt afgesproken. De groei is voorwaardelijk. Het is echter nog niet duidelijk onder welke voorwaarden deze groei mag plaatsvinden. Dit moet nog uitgekristalliseerd worden. Er is slechts aangegeven dat het gaat om geconditioneerde beperkte groei die verdiend moet worden: hinderbeperking moet vooraf worden aangetoond. Schiphol zegt groei nodig te hebben om het internationale netwerk te behouden en dat de luchtvaartsector groeiruimte nodig heeft om te kunnen blijven concurreren en investeren. De minister zet zich in voor een nieuwe balans tussen de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van het netwerk van internationale verbindingen.

Voorwaarden die het kabinet voor de selectieve groei van Schiphol stelt zijn onder andere:

- Aanpak van uitstoot van schadelijke emissies door de luchtvaart zoals CO<sub>2</sub>, stikstof en (ultra)fijnstof.
- Aantoonbare hinderreductie: Het aantal mensen dat op basis van de huidige systematiek als ernstig gehinderd wordt aangemerkt moet ieder jaar aantoonbaar omlaag.
- Minder nachtvluchten: De ambitie is te komen tot een substantiële beperking van het aantal nachtvluchten. Meer hinder in de randen van de nacht door verschuiving van nachtvluchten is niet toegestaan.
- Concrete maatregelen voor hinderreductie: Schiphol en andere partijen uit de sector en de omgeving worden door de minister gevraagd om nog dit jaar een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Deze partijen worden ook gevraagd om een concreet voorstel uit te werken voor een omgevingsfonds. Het fonds is voor onder andere het beter isoleren van huizen in de directe omgeving van Schiphol, ontwikkelen van gebieden rond Schiphol waarvoor bouwbeperkingen gelden en individuele schrijnende situaties door het vliegverkeer.
- Kwalitatieve groei: Lelystad luchthaven zo snel mogelijk open gecombineerd met selectiviteitsbeleid zodat Schiphol zich kan richten op hubgebonden vluchten en ook om de lasten eerlijker te verdelen. Nederland spant zich binnen de EU voor meer ruimte om nationaal selectiviteitsbeleid te voeren.
- Veiligheids- en milieuonderzoek: een onafhankelijke evaluatie van de implementatie van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid wordt uitgevoerd. Voor de integrale veiligheidsanalyses en MER wordt gerekend met een bovengrens van 540.000 vluchten.

Veel elementen uit de BRS inzet vinden we terug in de brief in combinatie met geconditioneerde beperkte groei. De minister geeft aan dat het aantal van 540.000 vliegtuigbewegingen geen doel of streefgetal is, maar dat zij de groei maximeert op dit aantal omdat het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft aangegeven dat dit aantal veilig kan worden afgehandeld binnen het huidige operationele systeem op Schiphol. Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor groei en hier ligt daarom ook de grens.

De minister geeft aan dat er veel aandacht zal zijn voor hinderreductie in het binnengebied, waar Haarlemmermeer onder valt. Er wordt ook gekeken naar reductie van de nachtvluchten en hierbij wordt ook rekening gehouden met de randen van de nacht. Hier hebben wij aandacht voor gevraagd. Als de nacht van 1.00 - 5.00 uur is, is het onwenselijk dat vluchten uit deze periode allemaal worden verplaatst naar de periode tussen 5.00 en 6.00 uur. Voor de rust en gezondheid van onze inwoners vinden we het van groot belang dat het aantal nachtvluchten sterk verminderd wordt en streven wij naar een nachtsluiting.

#### *Zaken die ontbreken of nog onduidelijk zijn*

Er is een aantal zaken in de brief die nog onduidelijk zijn of ontbreken, zoals de manier waarop getoetst wordt of groei verdiend is, wat tegenover groei staat, hoe de resultaten van het ultrafijn stof onderzoek hierbij worden betrokken en welke maatregelen worden getroffen ten aanzien van de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid. Hoewel wij veel van onze inbreng in de brief terugzien, zal de verdere uitwerking essentieel zijn. De minister heeft aangegeven de omgeving bij de uitwerking te betrekken. Onderstaande onderwerpen zullen vanuit Haarlemmermeer onder de aandacht worden gebracht.

De nadruk van het beperken van de lasten van de luchthaven gaan in de brief vooral over geluid. Er is echter ook aandacht nodig voor thema's als gezondheid en klimaat en hoe hier concreet op gehandeld gaat worden.

In de brief is wat ons betreft nog te weinig aandacht voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang voor de veiligheid. Dit speelt al bij het huidige aantal vluchten en bij groei van Schiphol wordt het nog urgenter om knelpunten op te lossen en nieuwe knelpunten te voorkomen. We zullen de minister en andere partijen vragen om hier aandacht aan te besteden en hierin op korte termijn stappen te ondernemen.

Verder is het helaas nog steeds onduidelijk hoe de minister invulling wil geven aan het selectiviteitsbeleid. Het is voor ons vestigingsklimaat belangrijk om op Schiphol vooral in te zetten op vluchten die de kwaliteit van het internationale netwerk versterken of behouden. Ook is onduidelijk wanneer de luchthaven van Lelystad opengaat en wanneer vakantievluchten van Schiphol daarheen kunnen worden verplaatst.

Ook als het gaat om wonen en vliegen heerst nog onduidelijkheid over hoe de minister met de rollen en verantwoordelijkheden wil omgaan. De bestuurlijke afspraken die in het kader van wonen en vliegen zijn gemaakt, en die wij hebben uitgewerkt, zijn wat ons betreft voldoende duidelijk en nog steeds leidend (22 mei 2018, Beleidsregel wonen en vliegen, 2018.0025134). De ruimtelijke beperkingen door de geluidscontouren blijven voorlopig ongewijzigd en dit kan op sommige plaatsen leiden tot onnodige belemmeringen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Wij zien wel kansen om belemmeringen voor onder andere woningbouw met het voorgestelde maatwerk van de minister op te lossen.

Het is nog onduidelijk hoe groot het bedrag zal zijn dat beschikbaar komt voor het Omgevingsfonds. We zien hiervoor kansen om de balans met de omgeving te verbeteren. Wat ook nog ontbreekt is de concrete invulling van een systeem waarbij de gerealiseerde hinderreductie vooraf wordt gecontroleerd en hoe deze wordt omgezet naar een aantal vliegtuigbewegingen.

### 2.3 Evaluatie ORS

Vanuit Haarlemmermeer hebben wij de laatste 4 jaar ervaring opgedaan met de ORS. Dit platform is bedoeld als plek waar alle vraagstukken, belangen en partijen rond de ontwikkeling van Schiphol en omgeving bij elkaar komen. Het is goed dat er een platform is en dat verschillende partijen met elkaar in gesprek zijn en worden gestimuleerd tegengestelde belangen te overbruggen.

Bij de oprichting van de ORS in 2015 is afgesproken om de ORS na 3 jaar te evalueren. Haarlemmermeer is groot voorstander geweest van een evaluatie op korte termijn door een onafhankelijke partij, met als doel hiervan te leren en de ORS te verbeteren. Dit laatste is noodzakelijk omdat de ORS in de huidige vorm niet optimaal functioneert. Er bestaat onder andere onduidelijkheid over wie welke rol en verantwoordelijkheid heeft, over welke vraagstukken de ORS adviseert en wie de uiteindelijke besluiten neemt. Dat de voorzitter de adviesaanvraag in januari 2019 moest teruggeven aan de minister is een voorbeeld van het huidige functioneren van de ORS. Tijdens het ORS-adviestraject werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten dat de evaluatie pas zou plaatsvinden na afronding van het adviestraject.

Per 1 juli 2019 is door het ministerie de heer Pieter van Geel aangesteld als interim-voorzitter van de ORS. Hij zal de continuïteit van de Omgevingsraad Schiphol (ORS) als overlegorgaan waarborgen en de ORS in haar wettelijke taak faciliteren. Daarnaast zal de interim-voorzitter leidinggeven aan de evaluatie van de Omgevingsraad Schiphol.

Bestuurders vertegenwoordigen in de ORS hun inwoners en bij het maken van afwegingen nemen zij meerdere aspecten hierin mee, zoals wonen, werken en leefbaarheid. Afwegingen worden vanuit een breder perspectief gemaakt dan alleen vanuit hinder. Wanneer bestuurders en bewonersvertegenwoordigers voor de ORS verschillend over onderwerpen denken, ontstaat de vraag wie de bewoners vertegenwoordigt.

Een voorbeeld hiervan is het realiseren van nieuwe woningen. Bewonersvertegenwoordigers willen niet dat er gebouwd wordt in de buurt van Schiphol omdat ze geen toename willen van het aantal mensen dat hinder ondervindt van de luchthaven. Bestuurders staan hier anders in omdat zij vanuit inwoners en vanuit de regio de urgente vraag krijgen om meer woningen te bouwen en met dit vraagstuk aan de slag moeten. Daarbij is woningbouw een essentieel middel om de kleinere kernen leefbaar en vitaal te houden. Daarnaast wordt hinder verschillend ervaren en kan bij het bouwen van de woningen en het inrichten van de buitenruimte rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de luchthaven en vliegverkeer. Wij laten bijvoorbeeld onderzoek doen naar technieken om geluidsadaptief te bouwen. Haarlemmermeer maakt bij het bouwen van woningen bovendien zorgvuldig haar afweging conform de afspraken die met het Rijk en de provincie hierover zijn gemaakt.

Gezien de spanning in het luchtvaart dossier en de gepolariseerde discussie die de laatste jaren plaatsvindt, waarin het alleen mogelijk lijkt te zijn om voor of tegen de luchthaven te zijn, is meer nodig dan kijken naar het

governance vraagstuk. Haarlemmermeer meent dat een brede strategische visie nodig is waar de mogelijke sturingsarrangementen, met betrekking tot de luchtvaart en de luchthaven, een plek krijgen. Hierin moet aandacht zijn voor rollen, verantwoordelijkheden en wie bevoegd gezag is. Een belangrijk onderdeel van deze visie moet zijn: hoe kun je als gezamenlijke overheden de vraagstukken die de aanwezigheid van een luchthaven met zich mee brengt aanpakken? Hoe gaan wij nu en in de toekomst om met de thema's en vraagstukken die spelen in onze gemeente en in onze regio? Een belangrijk onderdeel van de visie zou wat ons betreft het in stand houden en verbeteren van de leefbaarheid in onze kernen moeten zijn. Hoe kan op deze vraagstukken gestuurd worden, door wie en aan welke tafels worden besluiten hierover genomen? Alle thema's zouden hierin samen moeten komen. Het Rijk zou de Luchtvaartnota hiervoor moeten benutten. Het is aan de overheden (lokaal, regionaal en het Rijk) om hiertoe te komen, uiteraard gevoed door inwoners, bedrijven, kennisinstellingen en belangenorganisaties.

## 2.4 Masterplan Schiphol en andere fysieke ontwikkelingen

Schiphol bouwt en verbouwt op veel terreinen om zo de kwaliteit, service en veiligheid van de luchthaven te verbeteren. De werkzaamheden vinden plaats terwijl de luchthaven 24/7 operationeel blijft. De capaciteit voor luchtvaartmaatschappijen en passagiers blijft ongewijzigd gedurende deze bouwwerkzaamheden. Wel kunnen de werkzaamheden zichtbaar zijn voor wie op Schiphol komt. Hieronder een update van vier actuele werkzaamheden:

- De nieuwe A-Pier: Schiphol werkt al enige tijd aan een nieuwe pier. In maart 2018 toonde Schiphol de eerste beelden van de nieuwe pier en sindsdien vordert de bouw. De contouren van de nieuwe pier zijn inmiddels goed zichtbaar. De pier wordt maximaal flexibel inzetbaar door onder meer de aanwezigheid van voorzieningen voor grenscontrole en security filters. Schiphol werkt al enige tijd aan een nieuwe pier. In maart 2018 toonde Schiphol de eerste beelden van de nieuwe pier en sindsdien vordert de bouw. Eind juli 2019 is het hoogste punt van de pier bereikt. De pier wordt maximaal flexibel inzetbaar door onder meer de aanwezigheid van voorzieningen voor grenscontrole en security filters. Duurzaamheid speelt een belangrijke rol in de bouw van de pier. Zo wordt er bijvoorbeeld gebruik gemaakt van biomateriaal, isolerend glas en wordt hergebruikt plastic gebruikt. Ook komt er zo'n 5000 vierkante meter aan zonnepanelen op het dak. De ingebruikname van de pier stond oorspronkelijk eind 2019 gepland. In de nieuwe planning is dat december 2020.
- Meer ruimte en service Vertrek & Lounge 1: om in Vertrek 1, voor vluchten naar Schengenlanden, voldoende ruimte te bieden aan alle passagiers, plaatst Schiphol een extra verdieping. Hiermee wordt het aantal security lanes uitgebreid, komen op de begane grond meer ruimte voor de check-in en wordt ook het winkel-, horeca- en passagiersgebied van Lounge 1 vergroot. De geplande ingebruikname is medio 2020.
- Uitbreiding U-platform: Mede doordat op Schiphol het maximumaantal vliegbewegingen is bereikt, zetten luchtvaartmaatschappijen steeds grotere vliegtuigen in. Het aantal gates dat deze wide-body vliegtuigen kan faciliteren is echter beperkt. Het kan dus voorkomen dat een of meerdere wide-bodies tijdelijk geparkeerd moet worden als er geen plek is aan de gate. Met de uitbreiding van het U-platform breidt Schiphol tussen nu en 2020 het aantal parkeerplekken voor dit type vliegtuigen uit naar 11.
- Dubbele rijbaan Quebec: door de aanleg van een tweede viaduct over snelweg A4 wordt Quebec een dubbele rijbaan. Daardoor kunnen vliegtuigen die in tegengestelde richting van elkaar taxiën gelijktijdig gebruikmaken van Quebec en hoeven zij niet meer op elkaar te wachten. Dit vergroot de capaciteit en flexibiliteit van de grondoperatie. Ook vergroot het de veiligheid van de grondoperatie. Het maakt het werk voor de luchtverkeersleiding namelijk overzichtelijker. De werkzaamheden liggen op schema. De nieuwe rijbaan wordt in fases aangelegd en ingebruikname van de eerste fase wordt voorzien in 2021.

Daarnaast zijn er ook andere werkzaamheden op en rond Schiphol, zoals op het gebied van tunnelveiligheid. De tunnels die onder de landingsbanen van Schiphol lopen, worden aangepast. De helft van de tunnelbuizen kreeg nieuw beton en overal komen nieuwe veiligheidssystemen. De Buitenveldertunnel is inmiddels klaar en voldoet aan de vernieuwde Tunnelwet. De tunnel is voorzien van nieuwe verlichting, omroepinstallaties, ventilatoren, brandblusinstallaties en nog veel meer. Bij de Kaagbaantunnel worden momenteel de nieuwe veiligheidsinstallaties getest.

Ook op het gebied van parkeren verandert er momenteel een hoop. Op Schiphol worden op verschillende plekken parkeerplaatsen aan- en bijgebouwd. De meest ingrijpende zijn de sloop van P2 en de uitbreiding van

P3, waar in 2019 in totaal 2535 parkeerplaatsen aan zijn toegevoegd. Er is ook een nieuw dak geplaatst dat bruikbaar is voor zonnepanelen.

In 2018 is ook de verbouwing van de verkeerstoren van de Luchtverkeerleiding begonnen die in september 2019 is afgerond. Aan de buitenkant is aan de 28 jaar oude verkeerstoren niks nieuws te zien, maar aan de binnenkant is voor de verkeersleiders veel veranderd. In de vernieuwde toren is het aantal werkplekken bijna verdubbeld tot vijftien. Een van de belangrijkste veranderingen is een systeem met elektronische strippen. Met een touchscreen kunnen de verkeersleiders elkaar die strippen toeschuiven, iets dat ze eerst met papieren strippen deden in metalen staafjes.

### 3 VOORUITBLIK

Voorgaande jaren bestond deze rapportage vooral uit een terugblik. Vanwege belangrijke besluiten die op korte termijn op rijksniveau zullen worden genomen is het nodig om ook vooruit te kijken. Nieuwe ontwikkelingen, waaronder keuzes vanuit het Rijk en nieuwe inzichten kunnen leiden tot een aanpassing van ons beleid. Aanpassingen zullen als nieuwe voorstellen worden aangeboden aan college en raad. Momenteel wordt gewerkt aan een perspectief van Haarlemmermeer op de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. Ook wordt een samenwerkingsagenda met Schiphol voorbereid.

Zowel 2019 als 2020 zijn op het gebied van de luchtvaart en de luchthaven Schiphol belangrijke jaren. Schiphol zit aan het plafond van 500.000 vliegbewegingen maar kan qua passagiersaantallen nog verder groeien. De definitieve MER Schiphol, moet na vele jaren verschijnen en het NNHS kan dan in wet- en regelgeving worden vastgelegd. Op het moment van het opstellen van deze voortgangsrapportage is onbekend of de Programma Aanpak Stikstof (PAS) uitspraak van de Raad van State effect heeft op het vaststellen van een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB) door het Rijk. In het LVB zijn onder andere het maximum aantal vliegtuigbewegingen, het baangebruik en milieubelasting vastgelegd. Daarnaast verschijnt eind 2019 de concept Luchtvaartnota waarin het Rijk een visie op de luchtvaart in Nederland geeft voor de komende 30 jaar. De minister moet een besluit nemen over opening van Lelystad en de verkeerverdelingsregel (VVR) die inmiddels is goedgekeurd door de Europese Commissie moet nog in de Tweede Kamer worden besproken. De ORS zal de komende periode worden geëvalueerd.

De inzet van Schiphol is een selectieve en beperkte groei van het aantal vliegtuigbewegingen met de nadruk op kwaliteit en behoud van het internationale netwerk. Schiphol heeft aangegeven behoefte te hebben aan een sturingsmechanisme zodat selectiviteit daadwerkelijk kan worden toegepast.

Het kabinetsbesluit over de toekomst van Schiphol moet worden uitgewerkt en in wetgeving worden vastgelegd. Hierbij is essentieel op welke manier invulling wordt gegeven aan het pakket hinderbeperkende maatregelen, een aanpak voor ultrafijn stof en het Omgevingsfonds.

De tweede tranche van de SLS zal in 2019 en 2020 verder worden uitgevoerd. Er wordt eveneens door het ministerie van IenW en Schiphol aan het nieuwe Omgevingsfonds gewerkt. Daarnaast wordt vanuit Haarlemmermeer ook ingezet op samenwerking met de luchthaven om specifieke lokale vraagstukken in Haarlemmermeer gezamenlijk aan te pakken. De inzet is om op zoek te blijven naar nieuwe mogelijkheden om hinder daadwerkelijk te beperken en hinderbeleving positief te beïnvloeden. Aan de luchtvaartsector is door de minister gevraagd om een pakket van hinderbeperkende maatregelen voor de omgeving op te stellen voor na 2020.

#### 3.1 Luchtvaartnota

In de nieuwe Luchtvaartnota die in 2019 verschijnt geeft het kabinet de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050. Het geeft een antwoord op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De wens van het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds voorop staat. In de tweede helft van 2019 stuurt de minister van Infrastructuur en Waterstaat de nieuwe Luchtvaartnota naar de Tweede Kamer. In de Luchtvaartnota staan onder meer de uitgangspunten voor de herziening van het luchtruim.

Het kabinet wil de bereikbaarheid van Nederland via de lucht behouden en versterken. In de Luchtvaartnota beschrijft het kabinet, samen met de luchtvaartsector, plannen en maatregelen om dit te bereiken.

De Luchtvaartnota heeft als doel: de kwaliteit van het verbindingennetwerk verder ontwikkelen én een concurrerende en duurzame luchtvaart.

In het Regeerakkoord zijn enkele uitgangspunten gegeven voor de Luchtvaartnota:

- Veiligheid staat voorop;
- Slim en duurzaam;



- Een goede luchthaven Schiphol is belangrijk voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingslocatie,
- Een betere leefomgeving en luchtkwaliteit door hinderbeperking.

Op basis van vier thema's/ denkrichtingen -veiligheid, leefomgeving, klimaat en economie- wordt het volle speelveld gedekt. Onder leefomgeving vallen de thema's ruimte (luchtruim en ruimte om te wonen) en gezondheid (geluidhinder en luchtkwaliteit). Het thema mobiliteit (personen- en vrachtovervoer) zit integraal verweven in alle denkrichtingen. Bestuur (governance, participatie en internationale agenda) vormt een apart hoofdstuk in de Luchtvaartnota.

Om uit te komen op een nieuwe balans zijn in een tussenstap verschillende denkrichtingen uitgewerkt die juist de randen van het speelveld opzoeken. Veiligheid vormt de basis. Daarbovenop worden vanuit drie thema's (leefomgeving, klimaat, economie) denkrichtingen ontwikkeld om inzicht te geven in de belangrijkste te maken beleidskeuzes. Binnen elke denkrichting zijn verschillende keuzes mogelijk. Voor de Luchtvaartnota worden pakketten met bouwstenen samengesteld die de hoekpunten van het luchtvaartdebat in Nederland representeren:

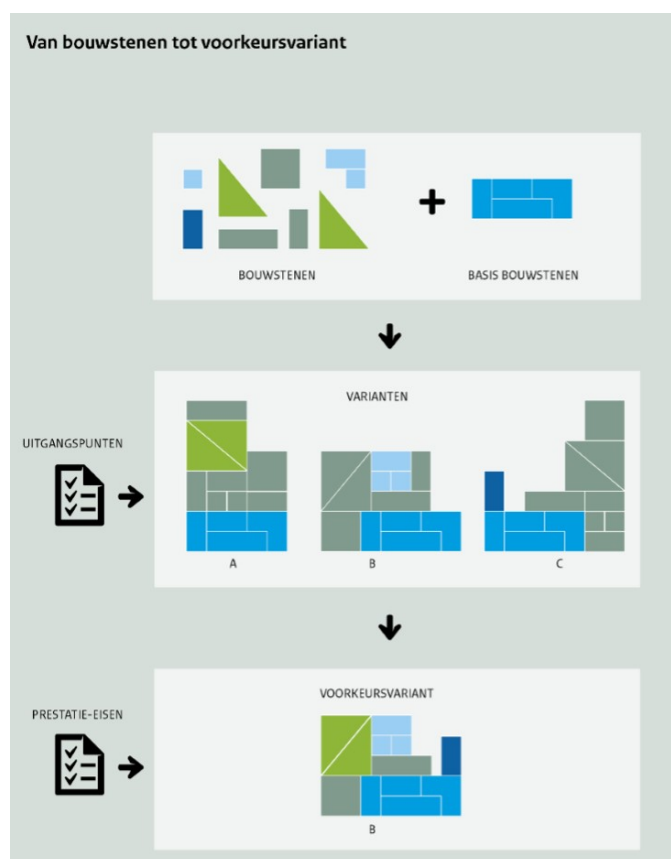
Voortbouwen (doortrekken huidig beleid);

- Normeren (sturen vanuit scherpe normstelling t.a.v. klimaat en leefomgeving);
- Concentreren (optimaal verbindingen netwerk, centraal accommoderen vraag, investeren in leefomgeving/ bereikbaarheid);
- Verdelen (regionale ontwikkelkansen, nieuwe ontwikkelingen luchtvaartmarkt)

Op basis hiervan zal in de Luchtvaartnota uiteindelijk een voorkeurspakket aan gecombineerde maatregelen worden opgenomen.

Wij willen als gemeente in aanloop naar de Luchtvaartnota onze visie proactief uitdragen en zullen ook een formele zienswijze indienen als de Luchtvaartnota formeel wordt gepubliceerd.

*Figuur 4.1: Van bouwstenen tot voorkeursvariant van de Luchtvaartnota (bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2019)*



### 3.2 Onze inzet tot nu toe

Haarlemmermeer heeft een groot belang bij goede besluiten over de toekomst van de luchtvaart in Nederland: de belangrijkste luchthaven ligt tenslotte op ons grondgebied. Of het nu gaat om veiligheid, leefomgeving of economie heeft een besluit van het kabinet grote consequenties op onze gemeente. Wij zien mogelijkheden om Schiphol zo toekomstbestendig te maken dat het goed wonen, werken en leven is samen met de luchthaven. Het is van belang voor de gemeente en Schiphol dat de luchthaven en omgeving veilig, leefbaar, bereikbaar en economisch sterk blijven. Bij alle ontwikkelingen van de luchthaven en de omgeving heeft veiligheid de hoogste prioriteit voor de gemeente.

Onderstaande inzet richting het Rijk en de omgeving is een reactie op de brief van de minister over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en valt binnen de huidige kaders. Op basis van onder andere de

Schipholtour, beschikbare informatie en vooruitlopend op de voorkeursstrategie van het kabinet, formuleren we vanuit de gemeente Haarlemmermeer onze eigen visie op de toekomst van Schiphol.

Wij willen een luchthaven in onze gemeente:

### **1. die veilig en bereikbaar is**

Veiligheid is een absolute randvoorwaarde voor de ontwikkeling van Schiphol. Dit betreft vliegveiligheid en de landzijdige veiligheid. Vanuit het Rijk dient meer aandacht te komen voor de landzijdige veiligheid en bereikbaarheid op en rond de luchthaven.

Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang en belangrijk voor de veiligheid op de grond. Dit staat los van de groei van het aantal vluchten en speelt al bij het huidige aantal vluchten en aantal passagiers. Bestaande knelpunten, zoals het overbelaste OV-knooppunt Schiphol, moeten snel worden opgelost en nieuwe knelpunten moeten worden voorkomen. Kleine verstoringen van de luchthavenprocessen resulteren de laatste jaren sneller in grotere effecten op het gebied van openbare orde en veiligheid, met name problemen op het gebied van crowd management en mobiliteit. Verdere groei vraagt hier meer aandacht voor.

Om een robuust mobiliteitssysteem te creëren en ruimte te krijgen voor substitutie is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp essentieel. Door station Hoofddorp een intercitystation te maken en de metro een deel van de capaciteit van de sprinters over te laten nemen, komt die ruimte beschikbaar. Zo kunnen korte afstandsvluchten vervangen worden door een duurzamer alternatief. Dit biedt een oplossing voor het veilig en bereikbaar houden van Schiphol.

Daarom vragen we:

- Om samen met andere partijen te investeren in en het mogelijk maken van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring;
- Maak van station Hoofddorp een intercitystation;
- Creëer extra daal- en stijgpunten op station Schiphol om de veiligheid te garanderen;
- Als voorwaarde voor verdere groei ook nadrukkelijk rekening te houden met de openbare orde en veiligheid op en rond Schiphol, naast vliegveiligheid;
- Om snel te investeren in de bereikbaarheid van Schiphol om garant te staan voor de openbare veiligheid;

### **2. die leefbaar is**

Wonen, werken en leven op en rondom de luchthaven bestaat uit vele aspecten die op elkaar ingrijpen zoals betaalbare woningen, goede bereikbaarheid en een gezonde omgeving. Het college staat voor het realiseren van een meer divers woningbestand en de bouw van betaalbare woningen in Haarlemmermeer. Diverse reserveringen en beperkingen door het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) in Haarlemmermeer blokkeren noodzakelijke ontwikkelingen in kernen. Denk hierbij aan de mogelijkheden om verouderde kassencomplexen naar woningbouw te transformeren om Rijsenhout leefbaar te houden.

Op het gebied van gezondheid streven wij naar betere luchtkwaliteit en het beperken van geluidsoverlast door de aanpak van grondgeluid en het beperken van nachtvluchten. Het RIVM doet onderzoek naar ervaren geluidshinder door vliegverkeer en (ultra)fijnstof door luchtvaart. Uit RIVM-onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat 4,6% van de Nederlanders ernstige hinder ervaren door geluid van vliegverkeer. Uit onderzoek van de GGD Kennemerland in 2016 is gebleken dat 15% van de inwoners van Haarlemmermeer ernstige hinder ervaren door geluid van vliegverkeer. Onderzoeken naar de gevolgen van ultrafijnstof lopen nog.

Daarom vragen we:

- Maatwerk oplossingen voor wonen en vliegen, bijvoorbeeld door uit te gaan van ervaren overlast in plaats van alleen metingen.
- Ruimte en middelen om te experimenteren met geluidsadaptief bouwen in de gebieden rondom Schiphol.
- Opheffen van de reservering voor de parallelle Kaagbaan;
- Onderzoek naar innovatieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren door (ultra)fijn stof en grondgeluid bij de bron te bestrijden en/of te beperken;

- Landelijke normen voor grondgeluid en ultrafijnstof in te stellen;
- Transparante informatie voor iedereen vanuit het Rijk over niveaus van grondgeluid en (ultra)fijn stof rondom luchthavens;
- Geen nachtvluchten en geen concentratie of toename van vluchten in de randen van de nachtelijke uren.

### **3. die economisch sterk blijft**

Wij vinden het van belang om voor de lange termijn het wereldwijde netwerk van Schiphol te behouden en te versterken en willen voldoende ruimte voor vrachtluchten. Om dit te bereiken moet het mogelijk worden om met concrete instrumenten te sturen op selectiviteit van vluchten op Schiphol. Selectiviteit biedt mogelijkheden voor een balans tussen leefbaarheid en groei van de luchthaven.

Daarom vragen we:

- Sturing vanuit het Rijk op selectiviteit van vluchten via concrete instrumenten.

### **4. en die toekomstbestendig is**

We willen een toekomstbestendige luchthaven die in samenhang met de omgeving wordt ontwikkeld. Dat houdt in een gemeente waar onze inwoners goed kunnen wonen, leven en werken. Een economisch sterke en bereikbare luchthaven die in samenhang met de omgeving en met behulp van innovatie kan worden ontwikkeld. Zo kan Schiphol ook een goede buur zijn voor de omwonenden in andere gemeenten in de regio.

## **3.3 Actieagenda Haarlemmermeer-Schiphol**

Haarlemmermeer en Schiphol werken aan een gezamenlijke actieagenda om specifieke lokale vraagstukken in Haarlemmermeer aan te pakken. Het wordt een gebiedsgericht en dynamisch document dat zich richt op specifieke uitdagingen en kansen die zich voordoen in Haarlemmermeer. Een onderdeel hiervan vormt een aanpak rond het vergroten van de leefbaarheid en het beperken van de hinder en de beleving ervan, waaronder de aanpak van grondgeluid in Badhoevedorp en Hoofddorp-Noord, geluidsadaptief bouwen, het vergroten van de leefbaarheid in het ORA-gebied (Oude Meer, Rozenburg en Aalsmeerderbrug), meer rustmomenten voor kernen onder de secundaire banen en het weren van lawaaiige vliegtuigen uit de nacht. Daarnaast het verbeteren van de luchtkwaliteit en bijdragen aan duurzaamheid en gezondheid door bijvoorbeeld elektrische hotelshuttles en de opwekking van duurzame energie rondom Schiphol. Waar we ook samen in willen optrekken is de dialoog over de toekomst van de luchthaven, waaronder huiskamergesprekken en publieksbijeenkomsten.

Verder zijn er onderwerpen waar we ons gezamenlijk hard voor zullen maken, zoals de toekomst van de luchtvracht en het vergroten van de bereikbaarheid van de Schipholregio met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.

## **3.4 Overige relevante ontwikkelingen**

### **Luchtruimherziening**

Het Nederlandse luchtruim wordt steeds intensiever gebruikt. De ruimte in de lucht neemt echter niet toe. Een grootschalige herziening is nodig voor een efficiënter gebruik van het luchtruim en het beperken van hinder. De herziening van het Nederlandse luchtruim is een ingewikkelde klus, waarvoor ook afstemming nodig is met onze buurlanden.

Het programma Luchtruimherziening zorgt voor een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim. Het is gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving.

De luchtruimherziening richt zich op:

- Meer capaciteit voor burgerluchtvaart en militaire luchtvaart;
- Beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO<sub>2</sub> en (ultra)fijnstof);
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.

Vóór 2023 leidt de herziening van het luchtruim al tot tussentijdse verbeteringen in het luchtruim. De prioriteit ligt daarbij op het zoveel mogelijk verminderen van hinder als gevolg van de openstelling van Lelystad Airportdoor door verbeteringen aan te brengen op het huidige routeontwerp.

Ten tweede wordt in 2023 een aantal resultaten behaald die een grote verbetering betekenen in de capaciteit en benutting van het luchtruim. Het gaat om de herinrichting van het zuiden en oosten van het Nederlandse luchtruim voor vliegtuigen naar de Nederlandse luchthavens én de inpassing van een (grensoverschrijdend) militair oefengebied in het noorden van het Nederlandse luchtruim.

Tot slot komt er een roadmap voor het verder ontwikkelen van het luchtruim tussen 2023 en 2035 (waaronder verdere aanpassingen aan het luchtruim voor toekomstige ontwikkelingen, zoals elektrische en hybride vliegtuigen en onbemande systemen).

## **Veiligheid**

Voor de komende periode staat wat betreft veiligheid de monitoring en evaluatie van de veiligheid op Schiphol op de agenda. Hiervoor hanteert de minister van I en W een drieledige aanpak:

1. Structurele monitoring en toezicht op basis van de (internationaal) geldende regelgeving;
2. Meer transparantie en openbare verantwoording over de ontwikkeling van de veiligheid op Schiphol;
3. Evaluatie van de veiligheidssituatie en de implementatie van de OVV-aanbevelingen voorafgaand aan een verdere ontwikkeling van Schiphol.

### *Ad. 1 Structurele monitoring en toezicht*

De veiligheid van de luchtvaart wordt internationaal geborgd door middel van een systeem van wet- en regelgeving, vergunningverlening, luchtvaartoperatie door gecertificeerde partijen die maatregelen nemen om risico's te beheersen, toezicht en handhaving en onafhankelijk onderzoek bij ongevallen en incidenten. Vanuit de eindverantwoordelijkheid van de minister voor dit systeem wordt eens in de vijf jaar een nationaal luchtvaartveiligheidsprogramma opgesteld, waarin onder meer de verantwoordelijkheden en samenhang daartussen en doelen zijn uitgewerkt. Dit jaar wordt het programma opgesteld voor de periode 2020 – 2024.

### *Ad. 2 Meer transparantie en verantwoording*

Naar aanleiding van het OVV-rapport heeft de sector de "Roadmap safety improvement Schiphol" opgesteld. In deze roadmap zijn de maatregelen inzichtelijk gemaakt die de sector onderzoekt en neemt om de veiligheid op Schiphol te verbeteren. De roadmap wordt ieder half jaar geactualiseerd en is publiek toegankelijk via internet. De ILT werkt aan een toets van deze roadmap. De ILT heeft mede naar aanleiding van het OVV-rapport een eerste "Staat van Schiphol" opgesteld die onder andere inzicht geeft in de ontwikkeling van de operationele veiligheid op Schiphol. Deze "Staat van Schiphol" wordt de komende periode verder ontwikkeld en zal jaarlijks worden gepubliceerd.

### *Ad. 3 Evaluatie bij verdere ontwikkeling*

Er wordt een onafhankelijke evaluatie uitgevoerd van de implementatie van de aanbevelingen van de OVV. Deze evaluatie zal in 2020 worden afgerond. Aanvullend op deze evaluatie wordt onderzocht of een verdere ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren aantoonbaar veilig kan plaatsvinden. Dit doet de minister door het laten uitvoeren van een actualisatie van de integrale veiligheidsanalyse die het NLR eerder heeft uitgevoerd, rekening houdend met de ontwikkeling van Schiphol in de komende jaren en de maatregelen die de sector daadwerkelijk heeft genomen en neemt. In samenhang daarmee laat het ministerie ook een onafhankelijke review uitvoeren op de maatregelen en onderliggende analyses van de sector over de veiligheid van baancombinatiewisselingen.

Met bovenstaande aanpak tracht de minister de veiligheid op en rond Schiphol te waarborgen en zorgt ervoor dat de veiligheid structureel in beeld is, dat direct kan worden bijgestuurd als daar aanleiding voor is en dat voorafgaand aan cruciale besluiten over de ontwikkeling van Schiphol de gevolgen voor de veiligheid in de volle breedte zijn beoordeeld. De resultaten van alle uitgevoerde onderzoeken zullen zodra deze beschikbaar zijn openbaar worden gemaakt.