



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Raadhuisplein 1
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
Telefax 023 563 95 50

Contactpersoon **Maatschappelijke en Economische Ontwikkeling**
Bart de Jong
Doorkiesnummer **023 5676711**
Uw brief ---
Ons kenmerk ---
Bijlage(n) - Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2013
- Synopsis voortgangsrapportage Luchthavenzaken
2013 (zal digitaal worden toegezonden)
Onderwerp **Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2013**

Verzenddatum
12 MAART 2014

Geachte heer, mevrouw,

Voor u ligt de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2013. Deze rapportage geeft voor het luchthavendossier een overzicht van activiteiten en ontwikkelingen rond Schiphol in 2013. Eveneens geeft de voortgangsrapportage zoals toegezegd antwoord op de schriftelijke vragen van Groen-Links op 23 januari 2014. 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.

De luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in onze gemeente. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar juist ook in sociaal-economisch perspectief. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan het internationaal vestigingsklimaat in de regio. Tegelijkertijd is er een urgentie de hinder zo acceptabel mogelijk te maken en te investeren in de woon-leef- en werkomgeving van onze inwoners.

De voortgangsrapportage luchthavenzaken is een weerspiegeling van het uitgebreide palet van ontwikkelingen en activiteiten waarbij Haarlemmermeer direct betrokken is en positie heeft aan de bestuurlijke overlegtafel en de daaraan gekoppelde ambtelijke "voorportalen". Haarlemmermeer heeft in het afgelopen jaar geacteerd in verschillende ambtelijk en bestuurlijke constellaties in zowel regionaal, nationaal en internationaal verband. Die positie willen wij koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken.



Er is een gedeeld belang binnen de Schipholregio en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) om de economische topositie van de regio in Europa te versterken. Met als fundament: een gemeenschappelijk gevoel van urgentie en een focus op de uitwerking van gezamenlijke ambities gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woon- en werkmilieu voor bedrijven en bewoners.

Dit is dan ook een belangrijke rode draad in de voortgangsrapportage luchthavenzaken 2013 en de agenda voor de toekomst. Een aantal zaken willen wij eruit lichten:

Focus op economische strategie en concurrentiekracht

Dankzij de strategische ligging ten opzichte van verschillende economische centra en de aanwezigheid van Schiphol neemt Haarlemmermeer in het zakelijke hart van de MRA een prominente plaats in. De aantrekkelijkheid van deze regio voor de vestiging van internationale bedrijven wordt voor een deel bepaald door de luchtvaartconomie. Internationale bedrijven hebben een stuwende kracht en stimuleren de lokaal verzorgende economie.

Haarlemmermeer wil zich verder slim profileren en in zetten op haar sterke punten. Onze economische koers richt zich op het versterken van de lokale en regionale economie en sterk functionerend diensten- en logistiek complex, waarin wij onze positie als scharnierpunt in de regio willen waarmaken. Wij onderschrijven het MRA-gedachtegoed (behouden en versterken van de (internationale) concurrentiepositie van de luchthaven en haar regio) en zetten met name in op logistiek en duurzaamheid. Haarlemmermeer is een ontmoetingsplaats van mensen, informatie en goederen. Tevens dienen bestaande locaties verder geïntegreerd te worden in de omgeving: regio, stad en luchthaven worden zo een samenhangend economisch geheel.

Dit alles moet plaats vinden binnen een duidelijk kader waarin de programmering van nieuwbouwplannen, herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en de transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoorpanden een prominente rol krijgt. De ambitie is om investeerders aan te trekken en daarbij de kansen te benutten die herstructurering en leegstand ons bieden.

Focus op de kwaliteit van de leefomgeving

Het investeren in de concurrentiepositie en het daarmee samenhangende internationale vestigingsklimaat vraagt tegelijkertijd om een sterke focus op de kwaliteit van de leefomgeving. Ook hier is het belang van regionale samenwerking evident. Er is een spanning tussen wonen en vliegen. Deze is hoorbaar en voelbaar bij bewoners. In de afgelopen jaren is door de bij de Alderstafel betrokken partijen (waaronder Haarlemmermeer) veel effort gestoken in het beperken van de geluidsbelasting. Door microklimaataanpak, aanpassing van routes en het onderzoeken van routeverleggingen zijn reeds de best mogelijke operationele aanpassingen ingevoerd. De mogelijkheden voor hinderbeperking door middel van operationele aanpassingen zijn momenteel zo goed als benut. Mogelijk dat er in de toekomst nog nieuwe perspectieven ontstaan bij het ontwerpen van nieuwe naderingsroutes, aanpassingen in het luchtruim en ontwikkelingen op Europees niveau, waaronder het programma Single European Sky Airtraffic management Research (SESAR) of door de invoering van stillere motoren.

Wij willen ons richten op nieuwe middelen om met het risico op hinder om te gaan. Als gemeente zijn we, voor onze inwoners, verantwoordelijk voor een goede (lokale) informatievoorziening. Dit ligt binnen onze invloedssfeer. *Uitleggen* en *voorspelbaar maken* zijn de sleutelwoorden. Voor zowel toekomstige als huidige bewoners is het interessant te weten welke banen in gebruik zijn, wat zij de komende uren kunnen verwachten qua geluid, etc. We vinden dat het verrassingseffect voor bewoners moet verdwijnen. Informatie over wetgeving, standaard aan- en uitvliegroutes en geluidscontouren dient gemakkelijk via internet vindbaar te zijn voor bewoners. We verwachten van partijen als Schiphol, KLM of de Luchtverkeersleiding dat zij ons zullen helpen daar waar wij gegevens van hen nodig hebben.

Aan de Alderstafel is - in het convenant Omgevingskwaliteit - afgesproken de huidige en nieuwe bewoners te informeren over het wonen nabij Schiphol ('infoplicht'). Reeds in 2012 hebben wij hieraan invulling gegeven door op de (homepage van de) gemeentelijke website een link 'wonen bij Schiphol' te plaatsen. Bewoners krijgen via deze link direct toegang tot relevante informatie over Schiphol. Wij willen de interactieve mogelijkheden van communicatie en informatievoorziening verder benutten voor onze inwoners. Ook communicatiemiddelen als lokale kranten, verkoopbrochures van makelaars, contracten met projectontwikkelaars, etc zullen worden betrokken.

Verder is een actieve uitwisseling van informatie tussen bewoners, de luchthaven en de gemeente een must. Echter, de spanning tussen wonen en vliegen is niet alleen een thema in de informatievoorziening. Er moet ook gezocht worden naar oplossingsrichtingen voor de opgave van de benodigde verstedelijkingsruimte in de regio en de ontwikkelingsruimte voor de luchthaven. Dit is naast een lokale met name een regionale en nationale opgave. De verschillende contouren rondom de luchthaven zijn momenteel onderhevig aan een actualisatie. Dit wordt opgepakt in het rijkstraject Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Haarlemmermeer is hier zeer nauw bij betrokken. Naar onze mening komt de kracht en de kwaliteit van deze regio voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. Wij vinden dan ook dat de actualisatie van contouren breed aangepakt wordt en niet enkel vanuit de geluidsproblematiek. De focus dient te liggen op het '*managen van kracht en kwaliteit van de regio*', ofwel het '*managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving*'. Er dienen bestuurlijk afspraken gemaakt te worden over het bouwen in de nabijheid van de luchthaven EN over de daarbij behorende lokale, regionale en nationale verantwoordingsplicht.

Focus op duurzaamheid, arbeidsmarkt en onderwijs

Haarlemmermeer legt haar focus op de mogelijkheden voor de ontwikkeling van (nieuwe vormen van) hoger onderwijs in relatie tot versterking van de kennisinfrastructuur, innovatie, duurzaamheid en economische groei. De behoefte vanuit de economie is hiervoor de leidende factor. Zowel de arbeidsmarkt als het onderwijs, evenals andere belangrijke spelers, zijn immers gebaat bij blijvende ontwikkeling. Daarom is in het kader van de Verkenning Hoger Onderwijs onderzoek gedaan naar de behoeften en mogelijkheden voor kennis, innovatie en onderwijs, waarbij een koppeling is gemaakt met duurzaamheid en de economische sectoren.

In de luchtvaart en logistiek volgen de ontwikkelingen elkaar in snel tempo op, wat de mogelijkheden voor innovatie vergroot. De dialoog die is aangegaan met regionale onderwijsinstellingen, kennisinstituten, omringende gemeenten en bedrijven uit de sectoren glastuinbouw, water en luchtvaart willen wij voortzetten. De Verkenning Hoger Onderwijs heeft laten zien dat in Haarlemmermeer een rijke bodem aanwezig is om een sterkere verbinding te creëren tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs door initiatieven proactief op te pakken en elkaar meer op te zoeken. Maar ook nieuwe vormen van hoger onderwijs te ontwikkelen en duurzaamheid te verankeren in het (hoger) onderwijs en daarbij eveneens een duidelijke relatie te leggen met de (technische) luchtvaartopleidingen.

Ook de recente samenwerking van Haarlemmermeer met het Global Institute of Sustainability van de Arizona State University laat zien dat de gemeente een proeftuin is in het realiseren van onze doelstellingen voor de ontwikkeling van een duurzame samenleving en van de economische ontwikkeling van de gemeente. Ook in dit verband ontstaan er mogelijkheden verbindingen te leggen tussen de luchthaven en de omgeving, bijvoorbeeld in termen van kennisontwikkeling op gebied van duurzame en concurrerende luchtvaart. Haarlemmermeer wil hier een belangrijke faciliterende rol in spelen.

In het verbinden van arbeidsmarkt en onderwijs zal invulling gegeven worden aan het doel te komen tot een voldoende aantal gekwalificeerde logistieke medewerkers op alle niveaus, om de markt vraag te kunnen beantwoorden. Specifieke aandacht is er voor kennisdistributie, met name richting het MKB. Binnen de Human Capital Agenda van de Topsector Logistiek wordt aangegeven, dat de sector de ambitie heeft om haar topositie te verstevigen. De sleutelfactor om deze ambities te realiseren is menselijk kapitaal (Human Capital). De luchthaven kenmerkt zich door een grote en veelzijdige arbeidsmarkt. Op het snijvlak van economische ontwikkeling, arbeidsmarkt en onderwijs, duurzaamheid en investering in de leefbaarheid van de luchthavenomgeving, wordt blijvend gezocht naar samenwerkingsvormen met kennisinstituten (zoals het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium), universiteiten en hogescholen. Zo heeft het onderzoeksprogramma Aviation van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) de ambitie om toonaangevend praktijkgericht onderzoek uit te voeren op het gebied van veiligheid en capaciteitsbenutting op luchthavens. De HvA wil de onderwijs- en onderzoekfocus verbreden, de samenwerking met publieke professionals aangaan, waaronder Haarlemmermeer en daarmee ook het niveau van de (aviation)opleiding verhogen en differentiatie aanbrengen in het curriculum. Ook participeert Haarlemmermeer in het project *Better Airport Regions* (BAR) De BAR is een samenwerkingsverband tussen TU Zürich, TU Delft, TU München, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer. BAR focust op de vraag: kunnen luchthavens bijdragen aan een duurzame, veerkrachtige en flexibele stedelijke regio? De kennis van deze partijen wordt ingezet om het gebied op en rond de luchthaven op een zo duurzaam mogelijke manier te ontwikkelen en/ of te transformeren.

De samenwerking met onderwijsinstellingen en kennisinstituten biedt een basis voor het versterken van de kennisontwikkeling en kennisdeling met betrekking tot de gewenste verbinding tussen luchtvaart, luchthaven en omgeving.

Een luchthaven, passend in de omgeving is een essentieel onderdeel in de positie van Haarlemmermeer en de regio. Wij willen de komende jaren dan ook blijven inzetten, samen met andere partijen in de regio, op het versterken van de synergie met Schiphol en de omgeving met betrekking tot de kwaliteit van het vestigingsklimaat, investeren in leefomgeving, bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtegebruik.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
de secretaris,

drs. C.H.J. Brugman

de burgemeester,

drs. Th.L.N. Weterings

Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2013



Gemeente Haarlemmermeer
Januari 2014

Inhoudsopgave Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2013

Voorwoord

Inleiding

- 1. Haarlemmermeer en Schiphol: naar een vernieuwde strategische agenda**
 - 1.1 Versterking communicatie/informatievoorziening t.a.v. de luchthaven
 - 1.2 Synergie bouwen en vliegen
 - 1.3 Versterking regionale samenwerking
 - 1.4 Versterken strategisch (regionaal) economisch beleid
 - 1.5 Verbinding met duurzaamheid, arbeidsmarkt en onderwijs
 - 1.6 Versterken van internationale profilering

- 2. Alderstafel middellange termijn**
 - 2.1 Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel
 - 2.2 Convenant Hinderbeperking
 - 2.3 Convenant Omgevingskwaliteit
 - 2.4 Convenant Selectiviteit

- 3. Omgeving Schiphol**
 - 3.1 Grondgeluid Hoofddorp-Noord
 - 3.2 Grondgeluid Badhoevedorp
 - 3.3 Van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol naar Omgevingsraad Schiphol
 - 3.4 Schaderegelingen
 - 3.5 Veiligheid
 - 3.6 Overige (Schiphol)zaken

- 3 Ruimtelijke en economische aspecten Schiphol**
 - 4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol
 - 4.2 Bestuursforum Schiphol
 - 4.3 Samenwerkingsagenda Amsterdam Schiphol KLM
 - 4.4 Amsterdam Economic Board
 - 4.5 Amsterdam Connecting Trade (ACT)
 - 4.6 Amsterdam Airport Area (AAA)
 - 4.7 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
 - 4.8 Actualisatie Luchthavenindelingbesluit Schiphol

- 4 Internationale agenda**

- 5 Communicatie en informatievoorziening**

- 6 Agenda voor de toekomst**

VOORWOORD

Toen op 19 september 1916 drie vliegtuigen van de *Luchtvaart Afdeling* landden op een drassig stuk grond van boer Knibbe bij fort Schiphol, kon niemand voorzien dat in bijna 100 jaar tijd Amsterdam Airport Schiphol kon uitgroeien tot één van de grootste luchthavens ter wereld. Deze immense groei heeft ook haar impact op Haarlemmermeer. De luchthaven zit sterk verweven in het DNA van de polder; Haarlemmermeer en Schiphol zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het brengt ons economische voorspoed; de luchthaven is een banenmotor, trekt (internationale) bedrijvigheid aan en verbindt ons met de rest van de wereld. Echter, naast lusten creëert Schiphol ook onlosmakelijk overlast voor omwonenden. Ondanks dat Haarlemmermeer streeft naar een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, betekent de ligging van een intercontinentale luchthaven op steenworp afstand, dat mensen altijd hinder zullen blijven ervaren.

Het vinden van de juiste en preciaire balans tussen lusten en lasten, maakt dat het luchthavendossier veel beleidsvelden en thema's raakt binnen de gemeente, zoals economie, ruimtelijke ordening, geluid en ook veiligheid. De aanwezigheid van luchthaven Schiphol binnen onze gemeentegrenzen betekent dus dat de gemeente zich op een groot aantal onderwerpen met Schiphol bezighoudt.

In voorliggende rapportage geef ik specifiek voor het luchthavendossier een overzicht van dat wat we gedaan en bereikt hebben in 2013. Ook dit jaar stond vooral – evenals voorgaande jaren – de uitvoering van het eindadvies van de Alderstafel en convenanten centraal. Met name de eindevaluatie van het nieuwe normen- en handhavingstelsel kon het afgelopen jaar op veel aandacht rekenen.

Maar de voortgangsrapportage geeft ook een doorkijk naar de activiteiten voor 2014 en verder. De bestuurlijke omgeving rondom de luchthaven Schiphol is de komende periode onderhevig aan veranderingen, zowel vanuit een inhoudelijk perspectief als in politiek- bestuurlijk opzicht. Met de evaluatie van de afspraken uit het Aldersakkoord en het advies over een nieuw normen- en handhavingstelsel zal de Alderstafel in 2014 in een eindfase komen. Met de oprichting van de 'Omgevingsraad Schiphol' (ORS) zullen in 2014 de Alderstafel en de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS) worden samengevoegd tot een nieuw 'huis' van onderhandeling en ontmoeting. Ook de bestuurlijke tafel van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) zal dit jaar tot mogelijke bestuurlijke arrangementen komen voor de toekomst van deze regio richting 2040, waarbij nadrukkelijk gekeken wordt naar de gewenste bestuurlijke structuur. Daarnaast zijn er in 2014 nieuwe gemeentelijke verkiezingen die ook hun weerslag zullen hebben op de bestuurlijke context van de regio.

Zeker in deze tijden van bestuurlijke verandering is het cruciaal dat Haarlemmermeer de synergie tussen Schiphol en de omgeving op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en kwaliteit van het vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven verder versterkt. Onze inzet blijft om als gemeente en regio optimaal te blijven profiteren van de ruimtelijk-economische kracht van Schiphol, maar dat tegelijkertijd de leefbaarheid rondom de luchthaven gewaarborgd blijft.

C.J. Loggen

Wethouder Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Luchthavenzaken

INLEIDING

Met deze voortgangsrapportage wil het college de raad en de bewoners van de gemeente Haarlemmermeer en andere belangstellenden informeren over de belangrijkste ontwikkelingen die zich in het jaar 2013 op het gebied van luchthavenzaken hebben voorgedaan en die de belangen van de gemeente Haarlemmermeer en haar bewoners raken. In deze rapportage doet het college verslag van de inspanningen die zijn verricht en van de resultaten die zijn geboekt. Tevens biedt deze voortgangsrapportage een goede kans om de diverse – soms gefragmenteerd lijkende – ontwikkelingen op dit dossier in relatie tot elkaar te presenteren. Verder presenteert het college dit jaar evenals vorig jaar een synopsis. De synopsis laat in één oogopslag de belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar zien. Verder wordt er meteen verwezen naar documenten, zodat – indien wenselijk – extra informatie kan worden geraadpleegd. De synopsis is een logische stap in onze ambitie om informatie rondom Schiphol op een zo transparante en gebruikersvriendelijke manier te presenteren.

De luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in Haarlemmermeer. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar ook sociaal-economisch. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de identiteit van Haarlemmermeer als vestigingsplaats met nationale en internationale allure.

Daar tegenover staat dat het vliegverkeer zorgt voor hinderbeleving en ruimtelijke beperkingen. Als gemeente zoeken we daarom continue naar de juiste balans tussen lusten en lasten.

Verschillende kernen en wijken binnen de gemeente hebben last van startend dan wel landend verkeer: Haarlemmermeer heeft circa 30.000 ernstig gehinderden. De reservering van de parallelle Kaagbaan heeft negatieve effecten op de ontwikkeling van voornamelijk Rijsenhout. De geluidscontouren zorgen ervoor dat we niet overal kunnen en willen bouwen. Om de lasten te beperken zijn wij als gemeente actief betrokken bij de uitwerking van het Aldersakkoord waaronder de hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de leefomgeving.

Daar tegenover levert de luchthaven Haarlemmermeer ruim 71.500 Schiphol gerelateerde arbeidsplaatsen op. Van de totale beroepsbevolking in Haarlemmermeer is maar liefst 8% (5560)¹ werkzaam op Schiphol. Ruim 3000 bedrijven binnen de gemeente zijn luchthaven gerelateerd. Er zijn bedrijventerreinen en kantoorlocaties speciaal bestemd voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, met Schiphol Trade Park als meest innovatieve en duurzame logistieke knooppunt van Europa. In 2013 verwelkomde Amsterdam Airport Schiphol ruim 52,5 miljoen reizigers, een groei van 3 procent ten opzichte van 2012. Vracht liet vanaf augustus 2013 een groei zien en kwam uit op ruim 1,5 miljoen ton, een groei van 3,5 procent. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg dit jaar met 0,5 procent naar bijna 426.000. Het aantal directe bestemmingen vanaf Schiphol steeg van 317 naar 323.

Evenals voorgaande jaren komen ook dit jaar alle Schipholgerelateerde onderwerpen in deze jaarlijkse voortgangsrapportage aan bod. De rapportage sluit af met een inventarisatie van belangrijke punten die naar verwachting de komende twee jaar op de agenda zullen staan en daarmee invloed op onze werkzaamheden hebben.

¹ Dit is het cijfer voor 2008. In 2014 worden deze cijfers geactualiseerd.

1. HAARLEMMERMEER EN SCHIPHOL: NAAR EEN VERNIEUWDE STRATEGISCHE AGENDA

In juni 2013 heeft het college van B&W de vernieuwde strategische agenda Haarlemmermeer en Schiphol vastgesteld. De gemeenteraad heeft op 20 juni 2013 kennis genomen van de strategische agenda. Het doel van deze strategische agenda is een herijking van onze focus, strategie en rol in het luchthavendossier. Immers, de luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in onze gemeente. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar ook in sociaal en economisch perspectief.

In de nabije toekomst willen wij ons meer gaan richten op de kansen die de luchthaven biedt. Dat betekent dat het risico op hinder daarbij betrokken dient te worden. Juist de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthaven vraagt onze voortdurende aandacht. Centraal staat in onze focus:

- Het benutten van de kansen die de luchthaven ons biedt en die essentieel zijn voor de concurrentiepositie van de regio en daarmee ook de positie van Haarlemmermeer.
- Het zoeken naar nieuwe middelen om met het risico op hinder om te gaan, met specifiek aandacht voor kennisoverdracht, informatievoorziening en investeringen in de leefomgeving van onze bewoners.

We onderscheiden in deze agenda vier verschillende niveaus waarop Haarlemmermeer acteert, zijnde lokaal, regionaal, nationaal en internationaal. Elk niveau kent haar eigen problematiek en vraagt van de gemeente Haarlemmermeer een bepaalde verantwoordelijkheid. In de strategische agenda worden de verschillende niveaus en de daarbij gevraagde verantwoordelijkheden meegenomen.

De kernthema's van de strategische agenda

De kernthema's binnen het luchthavendossier voor de komende jaren zijn:

- Versterking communicatie/informatievoorziening t.a.v. de luchthaven
- Synergie bouwen en vliegen
- Versterking regionale samenwerking
- Versterken strategisch (regionaal) economisch beleid
- Verbinding met duurzaamheid, arbeidsmarkt en onderwijs
- Versterken van internationale profilering

1.1 Versterking communicatie/informatievoorziening t.a.v. de luchthaven

De spanning die er is tussen wonen en vliegen is evident. Deze is hoorbaar en voelbaar bij bewoners. In de afgelopen jaren is door de bij de Alderstafel betrokken partijen (waaronder Haarlemmermeer) veel effort gestoken in het beperken van de geluidsbelasting. Door microklimaataanpak, aanpassing van routes en het onderzoeken van routeverleggingen zijn reeds de best mogelijke operationele aanpassingen ingevoerd. De mogelijkheden voor hinderbeperking door middel van operationele aanpassingen zijn momenteel zo goed als benut. Mogelijk dat er in de toekomst nog nieuwe perspectieven ontstaan bij het ontwerpen van nieuwe naderingsroutes, aanpassingen in het luchtruim en ontwikkelingen op Europees niveau, waaronder het programma Single European Sky Airtraffic management Research (SESAR) of door de invoering van stillere motoren.

Wij willen ons richten op nieuwe middelen om met het risico op hinder om te gaan. Als gemeente zijn we, voor onze inwoners, verantwoordelijk voor een goede (lokale) informatievoorziening. Dit ligt binnen onze invloedssfeer (Zie ook hoofdstuk 6 van deze voortgangsrapportage). *Uitleggen* en *voorspelbaar maken* zijn de sleutelwoorden. Voor zowel toekomstige als huidige bewoners is het interessant te weten welke banen in gebruik zijn, wat zij de komende uren kunnen verwachten qua geluid, etc. We vinden dat het verrassingseffect voor bewoners moet verdwijnen. Informatie over wetgeving, standaard aan- en uitvliegroutes en geluidscontouren dient gemakkelijk via internet vindbaar te zijn voor bewoners. We verwachten van partijen

als Schiphol, KLM of de Luchtverkeersleiding dat zij ons zullen helpen daar waar wij gegevens van hen nodig hebben.

Aan de Alderstafel is - in het convenant Omgevingskwaliteit - afgesproken de huidige en nieuwe bewoners te informeren over het wonen nabij Schiphol ('infoplicht'). Reeds in 2012 hebben wij hieraan invulling gegeven door op de (homepage van de) gemeentelijke website een link 'wonen bij Schiphol' te plaatsen. Bewoners krijgen via deze link direct toegang tot relevante informatie over Schiphol. Wij willen de interactieve mogelijkheden van communicatie en informatievoorziening verder benutten voor onze inwoners. Ook communicatiemiddelen als lokale kranten, verkoopbrochures van makelaars, contracten met projectontwikkelaars, etc zullen worden betrokken.

1.2 Synergie bouwen en vliegen

Zoals hierboven vermeld is een actieve uitwisseling van informatie tussen bewoners, de luchthaven en de gemeente een must. Echter, de spanning tussen wonen en vliegen is niet alleen een thema in de informatievoorziening. Er moet ook gezocht worden naar oplossingsrichtingen voor de opgave van de benodigde verstedelijkingsruimte in de regio en de ontwikkelingsruimte voor de luchthaven. Dit is naast een lokale met name een regionale en nationale opgave.

De verschillende contouren rondom de luchthaven zijn momenteel onderhevig aan een actualisatie. Dit wordt opgepakt in het rijkstraject Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (Zie paragraaf 4.9 van deze voortgangsrapportage). Haarlemmermeer is hier zeer nauw bij betrokken. Naar onze mening komt de kracht en de kwaliteit van deze regio voort uit de compactheid ervan en haar diversiteit aan functies. Wij vinden dan ook dat de actualisatie van contouren breed aangepakt wordt en niet enkel vanuit de geluidsproblematiek. De focus dient te liggen op het '*managen van kracht en kwaliteit van de regio*', ofwel het '*managen van de nabijheid van de luchthaven in de stedelijke omgeving*'. Er dienen bestuurlijk afspraken gemaakt te worden over het bouwen in de nabijheid van de luchthaven EN over de daarbij behorende lokale, regionale en nationale verantwoordingsplicht.

1.3 Versterking regionale samenwerking

Haarlemmermeer heeft de afgelopen jaren geacteerd in verschillende ambtelijke en bestuurlijke gremia in regionaal, nationaal en internationaal verband. De samenwerking met regionale partijen is momenteel veel beter dan enkele jaren geleden. Zowel ambtelijk als bestuurlijk zijn de contacten goed. Deze relaties willen wij koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken.

Regionale samenwerking is naar ons idee essentieel. Er is immers een gedeeld belang binnen de Schipholregio en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) om de economische topositie van de regio in Europa te versterken. Met als fundament: een gemeenschappelijk gevoel van urgentie en een focus op de uitwerking van gezamenlijke ambities gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woon- en werkmilieu voor bedrijven en bewoners. Een goede samenwerking is (en blijft) van belang om economie, leefbaarheid, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid te versterken, zodat de Schipholregio zich als internationaal competitieve hub of global city region kan blijven profileren. De bundeling van krachten in MRA verband zorgt voor betere afstemming en snellere besluitvorming. Plus een krachtiger regionale stem richting 'Den Haag'.

Haarlemmermeer heeft met de luchthaven een 'economisch powerhouse' binnen haar gemeentegrenzen, maar ten tijden van economische recessie is een luchthaveneconomie ook zeer kwetsbaar. Het is daarom evident dat Haarlemmermeer via regionale samenwerking een sterke strategisch economische agenda moet bepalen. De verschillende bestuurlijke organen en beleidsstukken – zoals de Amsterdam Economic Board, de

Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio (REVS), Kantoren-en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer en Plabeka – geven genoeg bouwstenen om het sterke economische klimaat te behouden en daarbij rekening te houden met de nieuwe realiteit (zie hoofdstuk 4 van deze voortgangsrapportage).

Onder de paraplu van de Amsterdam Economic Board (AEB) is in 2010 een nieuwe, krachtige impuls gegeven aan de samenwerking van organisaties en partijen uit het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de regionale overheden. Deze onderlinge samenwerking en de bundeling van kennis, denk- en organisatiekracht en financiële middelen heeft geresulteerd in het stimuleringsprogramma 'Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015'. Het programma verbindt de drie knooppunten van internationale betekenis binnen de MRA, te weten de luchthaven Schiphol, de haven van Amsterdam en de bloemenvelding in Aalsmeer. In het programma zijn vijf programmalijnen opgenomen, waaronder logistiek, duurzaamheid en kennis/kunde. Binnen het cluster logistiek vervult Haarlemmermeer al een centrale rol (zie verder paragraaf 4.4 van deze voortgangsrapportage).

1.4 Versterken strategisch (regionaal) economisch beleid

Dankzij de strategische ligging ten opzichte van verschillende economische centra en de aanwezigheid van Schiphol neemt Haarlemmermeer in het zakelijke hart van de MRA een prominente plaats in. De aantrekkelijkheid van deze regio voor de vestiging van internationale bedrijven wordt voor een deel bepaald door de luchtvaartconomie. Internationale bedrijven hebben een stuwende kracht en stimuleren de lokaal verzorgende economie.

De speerpunten vanuit het Platform Regionale Economische Structuur (PRES, platform binnen de MRA)² zijn sprekende voorbeelden voor het versterken van het relatiebeheer binnen de regio, de focus op de sterke economische clusters rond het luchthavencomplex en de daaraan gerelateerde verbinding voor regionale, nationale en internationale profilering. Het leggen van de verbinding tussen Schiphol en de economische speerpunten binnen Haarlemmermeer draagt bij aan onze regisserende (en deels ook onze faciliterende) rol.

Haarlemmermeer wil zich verder slim profileren en in zetten op haar sterke punten. Onze economische koers richt zich op het versterken van de lokale en regionale economie en sterk functionerend diensten- en logistiek complex, waarin wij onze positie als scharnierpunt in de regio willen waarmaken. Wij onderschrijven het MRA-gedachtegoed (behouden en versterken van de (internationale) concurrentiepositie van de luchthaven en haar regio) en zetten met name in op logistiek en duurzaamheid. Haarlemmermeer is een ontmoetingsplaats van mensen, informatie en goederen. Tevens dienen bestaande locaties verder geïntegreerd te worden in de omgeving: regio, stad en luchthaven worden zo een samenhangend economisch geheel.

Dit alles moet plaats vinden binnen een duidelijk kader waarin de programmering van nieuwbouwplannen, herstructurering van bestaande bedrijventerreinen en de transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoorpanden een prominente rol krijgt. De ambitie is om investeerders aan te trekken en daarbij de kansen te benutten die herstructurering en leegstand ons bieden.

1.5 Verbinding met duurzaamheid, arbeidsmarkt en onderwijs

Haarlemmermeer legt haar focus op de mogelijkheden voor de ontwikkeling van (nieuwe vormen van) hoger onderwijs in relatie tot versterking van de kennisinfrastructuur, innovatie, duurzaamheid en economische groei. De behoefte vanuit de economie is hiervoor de leidende factor. Zowel de arbeidsmarkt als het onderwijs, evenals andere belangrijke spelers, zijn immers gebaat bij blijvende ontwikkeling. Daarom is in het kader van de Verkenning Hoger Onderwijs onderzoek gedaan naar de behoeften en mogelijkheden voor kennis, innovatie en onderwijs, waarbij een koppeling is gemaakt met duurzaamheid en de economische sectoren.

² Zijnde: logistiek/handel, aerospace, zakelijke dienstverlening, ICT, Hotels en Horeca, duurzaamheid en agrarische sector.

In de luchtvaart en logistiek volgen de ontwikkelingen elkaar in snel tempo op, wat de mogelijkheden voor innovatie vergroot. De dialoog die is aangegaan met regionale onderwijsinstellingen, kennisinstellingen, omliggende gemeenten en bedrijven uit de sectoren glastuinbouw, water en luchtvaart willen wij voortzetten. De Verkenning Hoger Onderwijs heeft laten zien dat in Haarlemmermeer een rijke bodem aanwezig is om een sterkere verbinding te creëren tussen de arbeidsmarkt en het onderwijs door initiatieven proactief op te pakken en elkaar meer op te zoeken. Maar ook nieuwe vormen van hoger onderwijs te ontwikkelen en duurzaamheid te verankeren in het (hoger) onderwijs en daarbij eveneens een duidelijke relatie te leggen met de (technische) luchtvaartopleidingen.

Ook de recente samenwerking van Haarlemmermeer met het Global Institute of Sustainability van de Arizona State University laat zien dat de gemeente een proeftuin is in het realiseren van onze doelstellingen voor de ontwikkeling van een duurzame samenleving en van de economische ontwikkeling van de gemeente. Ook in dit verband ontstaan er mogelijkheden verbindingen te leggen tussen de luchthaven en de omgeving, bijvoorbeeld in termen van kennisontwikkeling op gebied van duurzame en concurrerende luchtvaart. Haarlemmermeer wil hier een belangrijke faciliterende rol in spelen.

In het verbinden van arbeidsmarkt en onderwijs zal invulling gegeven worden aan het doel te komen tot een voldoende aantal gekwalificeerde logistieke medewerkers op alle niveaus, om de marktvraag te kunnen beantwoorden. Specifieke aandacht is er voor kennisdistributie, met name richting het MKB. Binnen de Human Capital Agenda van de Topsector Logistiek wordt aangegeven, dat de sector de ambitie heeft om haar toppositie te verstevigen. De sleutelfactor om deze ambities te realiseren is menselijk kapitaal (Human Capital).

De luchthaven kenmerkt zich door een grote en veelzijdige arbeidsmarkt. Op het snijvlak van economische ontwikkeling, arbeidsmarkt en onderwijs, duurzaamheid en investering in de leefbaarheid van de luchthavenomgeving, wordt blijvend gezocht naar samenwerkingsvormen met kennisinstellingen (zoals het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium), universiteiten en hogescholen. Zo heeft het onderzoeksprogramma Aviation van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) de ambitie om toonaangevend praktijkgericht onderzoek uit te voeren op het gebied van veiligheid en capaciteitsbenutting op luchthavens. De HvA wil de onderwijs- en onderzoekfocus verbreden, de samenwerking met publieke professionals aangaan, waaronder Haarlemmermeer en daarmee ook het niveau van de (aviation)opleiding verhogen en differentiatie aanbrengen in het curriculum. Ook participeert Haarlemmermeer in het project *Better Airport Regions* (BAR) De BAR is een samenwerkingsverband tussen TU Zürich, TU Delft, TU München, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer. BAR focust op de vraag: kunnen luchthavens bijdragen aan een duurzame, veerkrachtige en flexibele stedelijke regio? De kennis van deze partijen wordt ingezet om het gebied op en rond de luchthaven op een zo duurzaam mogelijke manier te ontwikkelen en/ of te transformeren. Met name gebieden heel dicht op de luchthaven worden in de BAR betrokken en waarbij term 'duurzaam' wordt opgepakt in een zo breed mogelijke context (Zie verder hoofdstuk 5 van deze voortgangsrapportage). De samenwerking met onderwijsinstellingen en kennisinstellingen biedt een basis voor het versterken van de kennisontwikkeling en kennisdeling met betrekking tot de gewenste verbinding tussen luchtvaart, luchthaven en omgeving.

1.6 Versterken van internationale profilering

We bevinden ons in een internationale omgeving waarin 'binnenland' en 'buitenland' steeds moeilijker te scheiden is. Tevens is er een duidelijke wederzijdse beïnvloeding tussen lokaal, regionaal, nationaal en internationaal niveau. De luchthaven Schiphol, als draaischijf van personen-, goederen- en informatiestromen, biedt kansen om de internationale profilering van Haarlemmermeer te versterken.

Het door Haarlemmermeer en de Provincie Noord Holland geïnitieerde en in 2012 afgeronde project 'Quality of Life in Airportregions' is een goed voorbeeld van het nut van samenwerking tussen luchthavenregio's in Europa

en het belang van kennisdeling. Deze kennisdeling is gericht op concurrerende luchthavenregio's waarin de economische ontwikkeling, luchthavenontwikkeling en het investeren in de kwaliteit van de omgeving hand in hand gaan. Luchthavenregio's zijn onderling moeilijk te vergelijken vanwege een grote verscheidenheid in omvang, bebouwde omgeving en de culturele en institutionele context van het land.

In samenwerking met de Provincie Noord Holland en de gemeente Amsterdam willen wij de mogelijkheden van kennisontwikkeling en –deling met andere luchthavenregio's verder uitbouwen. Zoals de luchthaven onderdeel is van het DNA van onze regio spelen in andere (stedelijke luchthaven)regio's vergelijkbare thema's die agendavormend zijn in de versterking van de relatie met andere regio's (zie verder hoofdstuk 5 van deze voortgangsrapportage). Relevante thema's zijn daarbij:

- Governance (relatie ook met vergelijkbare ontwikkelingen als de Omgevingsraad Schiphol)
- Veiligheid
- Managen van verstedelijking in een internationale luchthavenomgeving, inclusief gerelateerde thema's als informatievoorziening aan bewoners
- Economische ontwikkeling
- Duurzaamheid

2. ALDERSTAFEL MIDDELLANGE TERMIJN

Op 30 september 2008 is door de partijen aan de Alderstafel een akkoord bereikt en heeft de Tweede Kamer op 19 februari 2009 formeel ingestemd met het kabinetsstandpunt over het advies van de Tafel van Alders. Hiermee heeft de Kamer de uitvoering van het advies over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 en de afspraken in de convenanten Hinderbeperking en ontwikkeling, Kwaliteit van de leefomgeving en Selectiviteit bekrachtigd. Hierna is in mei 2009 het werkprogramma vastgesteld om uitvoering te geven aan de gemaakte afspraken. Met dit werkprogramma is in 2009 een start gemaakt en dit loopt door tot 2020. Haarlemmermeer zit namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) delegatie aan de Alderstafel. Andere BRS leden aan de Alderstafel zijn de gedeputeerden van Noord-Holland en Zuid-Holland en de wethouders van Amsterdam, Amstelveen en Castricum. In oktober 2013 heeft dhr. Alders het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel naar de staatssecretaris gestuurd, mede op basis van het tweejarig experiment waarin het functioneren van dit stelsel in de praktijk is beproefd. Het advies bevat tevens de eerste vierjaarlijkse evaluatie van het integrale pakket afspraken dat eind 2008 tussen Alders partijen is gemaakt.

Op 12 december 2013 heeft dhr. Alders zijn advies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel gepresenteerd aan de gemeenteraad. Hierna heeft de raad de mogelijkheid gehad om dhr. Alders te bevragen. Hierna is de raad akkoord gegaan met het feit dat het college als lid van de BRS heeft ingestemd met het eindadvies over het nieuwe normen- en handhavingstelsel.

2.1 Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel

Van 1 november 2010 tot 1 november 2012 is een experiment uitgevoerd met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (hierna 'het stelsel' genoemd). Het doel van het stelsel is de vliegoperatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidhinder voor de omgeving. Hiervoor zijn regels gesteld die er voor zorgen dat de start- en landingsbanen worden gebruikt die de minste hinder in de omgeving veroorzaken en dat niet meer banen worden ingezet als strikt noodzakelijk. Deze regels zijn:

- Het verkeer dient te worden afgehandeld op de beschikbare en bruikbare baancombinatie die de minste hinder in de omgeving veroorzaakt.
- Voor het bepalen van het gemiddelde aantal uur per dag waarin de afhandeling van het verkeer op één start- en één landingsbaan kan plaatsvinden geldt dat het verkeer op twee banen wordt afgehandeld als het verkeersaanbod gelijk of lager is aan 36 landingen respectievelijk 38 starts op de primaire landingsbaan of startbaan.
- Verdeling van het startend en landend verkeer:
 - Startend verkeer met een westelijk gelegen bestemming maakt gebruik van de meest westelijk gelegen startbaan binnen een baancombinatie.
 - Voor landend verkeer geldt voor de perioden dat er twee landingsbanen in gebruik zijn:
 - De ambitie om voor de baancombinatie Polderbaan-Zwanenburgbaan te komen tot een norm van 45% op de Polderbaan.
 - Voor de baancombinatie Kaagbaan-Aalsmeerbaan uit te gaan van een norm van 50%.
- Om het '2+2 baangebruik' (tegelijk gebruik van 2 start- en 2 landingsbanen) te beperken mogen er gemiddeld maximaal 40 vliegtuigbewegingen per dag, en bij operationele verstoringen maximaal 60 vliegtuigbewegingen per dag, op de vierde baan worden afgehandeld.

Op basis van het experiment wordt geconcludeerd dat het stelsel bij de huidige volumes geen belemmering vormt voor het uitvoeren van de huboperatie (zijnde het geheel aan verbinden en bestemmingen die de mainport Schiphol in stand houden). Uit de studie naar de robuustheid van het stelsel bij een ontwikkeling naar

510.000 vliegtuigbewegingen per jaar is gebleken dat er bij een volume boven de 470.000 vliegtuigbewegingen per jaar als gevolg van de regel van de inzet van de vierde baan mogelijk een knelpunt kan optreden. De luchtvaartsector heeft niettemin verklaard dat zij zich gebonden acht aan de afspraken zoals die eerder zijn gemaakt, zowel ten aanzien van gelijkwaardigheid als ten aanzien van de regels van het stelsel, inclusief de vierde baan regel.

De leden van de Alderstafel zijn daarmee tot de conclusie gekomen dat het nieuwe stelsel en beproeven daarvan gedurende twee jaar in de praktijk succesvol is verlopen. In de praktijk is gebleken dat het nieuwe stelsel uitvoerbaar is en dat de voorspelling dat er sprake zou zijn van een minimale verschuiving van hinder in de omgeving juist is gebleken. De lokale effecten zijn slechts beperkt gewijzigd. Het principe van het nieuwe stelsel, i.c. het gebruiken van de banen die de minste hinder veroorzaken, is uitlegbaar. De ongewenste neveneffecten, zoals die in het bestaande stelsel optraden door het nemen van sturingsmaatregelen voor het baangebruik bij overschrijding van handhavingspunten, zijn weggenomen. Ook is op basis van de bevindingen van Prof. B.M. Schueler³ geconstateerd dat het stelsel een gelijkwaardige of betere bescherming biedt aan het bestaande stelsel.

Zowel het huidige stelsel met grenswaarden in de handhavingspunten als het nieuwe stelsel met regels voor baangebruik moeten voldoen aan de zogeheten gelijkwaardigheidscriteria (d.w.z. aantal woningen en ernstig gehinderden/slaapgestoorden binnen de relevante geluid- en veiligheidscontouren).

Op het moment dat de Tweede Kamer instemt met het eindadvies van de Alderstafel over het nieuwe stelsel en het stelsel definitief kan worden ingevoerd zullen nog een aantal trajecten moeten worden doorlopen. Dit zijn:

- Aanpassing van de wet Luchtvaart.
- M.e.r. procedure (Milieu Effect Rapportage) waarin de effecten van het nieuwe stelsel en de effecten van de groei naar 510.000 vliegtuigbewegingen inzichtelijk worden gemaakt.
- Aanpassing van het Luchtverkeersbesluit (LVB) voor onderdelen waarop het nieuwe stelsel betrekking heeft.
- Aanpassing van het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) zodat de contouren voor geluidbelasting en externe veiligheid aansluiten op de effecten van de afhandeling van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar volgens de regels van het nieuwe stelsel.

De verwachting is dat eind 2014 de aanpassingen van de luchthavenbesluiten onherroepelijk zullen zijn.

Afweging en inhoudelijke reactie Haarlemmermeer:

Vanaf de start van het experiment met het nieuwe stelsel heeft Haarlemmermeer, met de BRS, aangegeven het nieuwe stelsel te beoordelen op de volgende aspecten:

- Strikt preferentieel vliegen
- Acceptabele lokale effecten

³ Ben Schueler is sinds 2007 als hoogleraar bestuursrecht, in het bijzonder het omgevingsrecht, verbonden aan het Centrum voor Omgevingsrecht en –beleid/Netherlands Institute for the Law of the Sea (CELP/NILOS) van de Universiteit Utrecht. Hij promoveerde in 1994 in Utrecht op een proefschrift over geschilbeslechting door de bestuursrechter. In de jaren daarna was hij werkzaam als docent en onderzoeker aan de Universiteit Utrecht en aan de Universiteit van Amsterdam, waar hij van 2001 tot en met 2007 hoogleraar bestuursrecht was. Van 1999 tot en met 2004 was hij advocaat in Den Haag. Hij is rechter-plaatsvervanger in de rechtbank Utrecht. Hij is lid van het bestuur van de Nederlandse Vereniging voor Procesrecht, het bestuur van de Vereniging voor Bouwrecht en voorzitter van de Vereniging voor bestuursrecht (VAR).

- Uitlegbare en transparante regels
- Regels moeten operationeel maakbaar zijn
- Het nieuwe stelsel moet handhaafbaar zijn en een rechtsbescherming bieden die minimaal gelijkwaardig is vergeleken met het huidige stelsel.

Ons algemene beeld op basis van het eindadvies en de uitwerking zoals gepresenteerd in de relevante bijlagen is dat het nieuwe stelsel aan bovenstaande aspecten voldoet.

2.2 Convenant Hinderbeperking

Om de hinder van het vliegverkeer voor de omwonenden te beperken is in het convenant Hinderbeperking in 2008 een pakket aan maatregelen afgesproken dat beoogd de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Met als centrale doelstelling een regionale reductie van tenminste 5% van ernstig gehinderden in de 48 dB(A) Lden contour te realiseren ten opzichte van de norm van 239.500 (= gelijkwaardigheids criterium).

In het eindadvies is onderscheid gemaakt in:

- Het effect van de alle hinderbeperkende maatregelen die tot en met het gebruiksjaar 2012 zijn gerealiseerd en
- Het effect van aanvullende maatregelen in de periode gebruiksjaar 2013 tot en met 2020.

De afspraken die tot en met 2012 zijn gerealiseerd en tot een reductie van 5% moesten leiden betreffen:

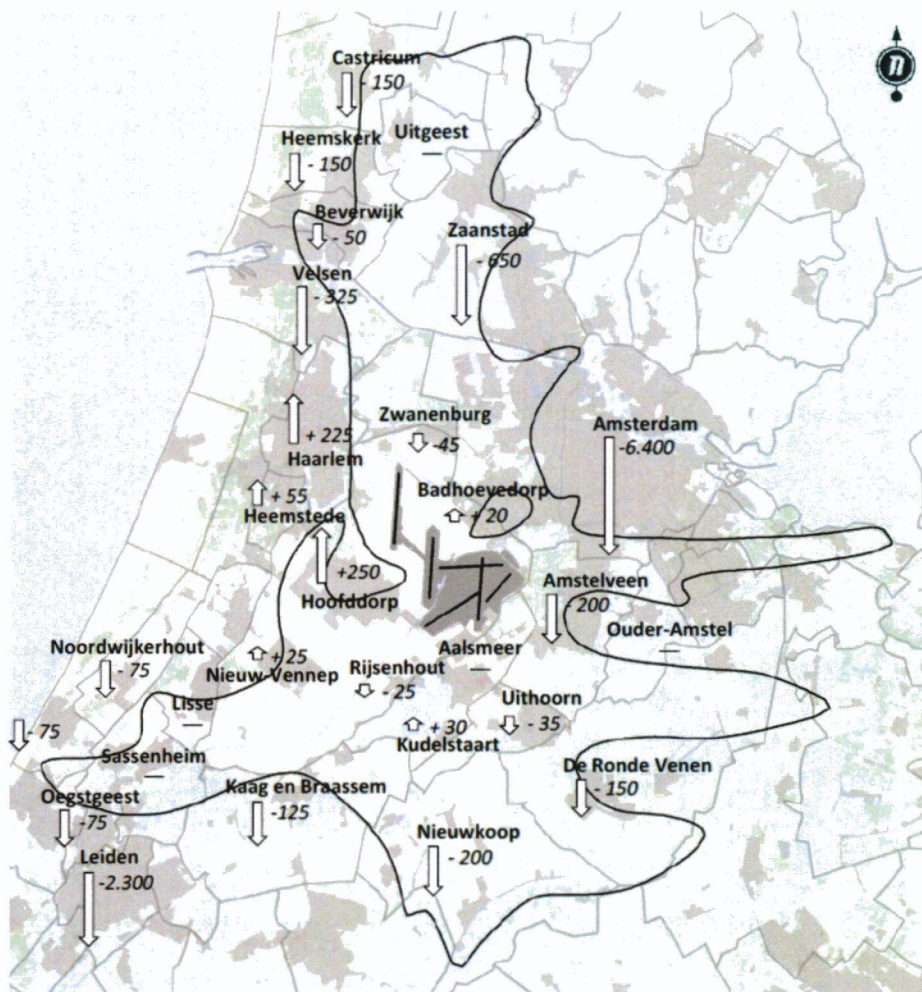
- Routeaanpassingen die definitief zijn ingevoerd,
- Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwanenburgbaan,
- Microklimaat Rijsenhout,
- Vaste bochtstraal bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep,
- Verlengd gebruik van de nachtprocedures tot 06.30 uur in de ochtend,
- Uitfasering van onderkant "Hoofdstuk 3"-toestellen (lawaaige vliegtuigen) door tariefdifferentiatie,
- Toepassing van idle reverse thrust (d.w.z. stiller remmen) bij landingen,
- Het hoger aanvliegen op de Polderbaan in de nacht.

Geconcludeerd is dat de 5% hinderbeperking in 2020 ruimschoots wordt bereikt. Momenteel zitten we op regionaal 12,3% hinderbeperking. Lokaal zijn er echter verschillen te constateren. Verderop in deze nota zal ingegaan worden op de effecten voor Haarlemmermeer.

Een aanvullend effect is nog te verwachten van hinderbeperkende maatregelen tot en met 2020. In het Aldersakkoord van 2008 zijn afspraken gemaakt voor het invoeren van Continuous Descent Approach (CDA's, landingen van vliegtuigen in glijvlucht). Bij de uitwerking bleek deze afspraak niet tot overeenstemming te leiden en is een alternatief pakket aan maatregelen vastgesteld met het zelfde effect als beoogd:

- Het terugbrengen van de maximaal toegestane capaciteit in de nacht van 32.000 naar 29.000 vliegtuigbewegingen per jaar,
- Het uitbreiden van de uitvoering van glijvluchten tussen 22.30 en 23.00 uur,
- Het starten met het beperkt invoeren van glijvluchten op de Aalsmeerbaan overdag.

Dit jaar wordt gestart met de implementatie van de maatregelen die voortvloeien uit het 'compensatiepakket' voor de CDA's in de avond. Eerdere inschattingen geven aan dat de verwachting is dat deze maatregelen een afname van circa 5000 gehinderden tot gevolg hebben, waardoor een reductie 14,4% op regionaal niveau gerealiseerd wordt.



Figuur 1: Overzicht van lokale effecten van alle tot nog toe ingevoerde hinderbeperkende maatregelen.

Afweging en inhoudelijke reactie Haarlemmermeer:

Vanuit regionaal perspectief heeft het pakket aan hinderbeperkende maatregelen tot een positief resultaat geleid (zijn de minder ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden). De reductie is momenteel 12,3%.

Aan de andere kant zijn een aantal verwachte kansrijke experimenten en optimalisaties van routes uiteindelijk niet doorgevoerd, waaronder de verlegging van de Spijkerboorroute. Regionaal zijn de handen niet op elkaar gekregen waardoor optimalisatie niet bereikt kon worden.

Belangrijk hierin is nog eens te benadrukken dat Haarlemmermeer namens de BRS, als lid van de BRS-delegatie (samen met Provincie NH, Provincie ZH, Amsterdam, Amstelveen en Castricum), aan de Alderstafel heeft gezeten. Die vertegenwoordiging betekent dat afspraken altijd vanuit regionaal perspectief tot stand zijn gekomen. Daarmee moeten we beseffen dat een gedragen regionale belang kan leiden tot een lokaal minder positief effect.

Ondanks dat wij als BRS deelnemen aan het Alders advies, is er in de verschillende overleggen ook altijd ingezet op lokale effecten, zonder het regionale belang uit het oog te verliezen. Zo zijn er een aantal hinderbeperkende maatregelen specifiek voor Haarlemmermeer ontworpen, zoals de grondgeluid ribbels bij de Polderbaan, het stiller remmen (idle reverse thrust), Optimalisatie van de vertrekroutes van de Zwaneburgbaan, de vaste bochtstraal bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep en het Microklimaat Rijsenhout. Ook zijn er meer algemene

maatregelen zoals de verlenging van het nachtrecht en het uitfasen van de meest lawaaige toestellen, die effect hebben in Haarlemmermeer. Tot onze spijt moeten wij dan ook constateren dat het pakket aan hinderbeperkende maatregelen die nu zijn ingevoerd tot een toename van ernstig gehinderden heeft geleid in onze gemeente (zie ook figuur 1). De omvang van de effecten van de maatregelen zijn afhankelijk van de vlootsamenstelling, het gebruik van de banen en routes en het aantal vliegtuigbewegingen waar deze effecten op worden berekend. Dit betekent dat als de nu berekende effecten vergeleken worden met eerdere berekeningen, de effecten als gevolg van verschillen in het verkeersbeeld anders kunnen uitpakken. Dit heeft vooral betrekking op het binnengebied waar Haarlemmermeer toe behoort. Tegen deze achtergrond zijn wij als gemeente dan ook zeer content met de bevestiging van de tweede tranche voor het leefbaarheidsfonds (zie paragraaf 2.3). Als onderdeel van het eindadvies hebben Schiphol, Rijk en Provincie NH zich conform de afspraken uitgesproken 30 miljoen euro bij te dragen aan gebiedsgerichte projecten en individuele maatregelen om zo het leefklimaat rondom de luchthaven verder te verbeteren.

Ook constateren wij dat de vaste bochtstraal bij Hoofddorp en Nieuw-Vennep op basis van de huidige participatiegraad (rond de 40% van de vliegtuigen vliegt nu de vaste bochtstraal) tot een toename van het aantal ernstig gehinderden leidt (Hoofddorp + 186, Nieuw-Vennep – 59). Voorzien wordt echter dat bij een toename van het aantal vliegtuigen dat deze vaste bochtstraal vliegt uiteindelijk een vermindering van het aantal ernstig gehinderden zal optreden.

Wij hebben bij Dhr. Alders op aangedrongen in het eindadvies op te nemen 'dat als het oorspronkelijk beoogde effect (zijnde hinderbeperking) zich bij een toenemende participatiegraad niet voordoet de verdere toepassing van deze maatregel opnieuw aan de Alderstafel moet worden besproken.' Dhr. Alders heeft dit in het eindadvies overgenomen op pagina 38.

De ontwikkeling van de verwachte afname van het aantal ernstig gehinderden door de toepassing van de vaste bochtstraal zal door ons zeer nauwlettend worden gevolgd. En wij zullen dit ook in het College van Advies van de Omgevingsraad hoog op de agenda houden. Tevens zullen wij, zoals ook eerder toegezegd, blijven inzetten op de verlegging van de Spijkerboorroute door bestuurlijk de aandacht te blijven vragen en regionaal draagvlak te creëren voor deze verlegging.

2.3 Convenant omgevingskwaliteit

In het convenant Omgevingskwaliteit hebben de partijen aan de Alderstafel in 2008 afgesproken zich te zullen inspannen voor het in stand houden en zo mogelijk verbeteren van het woon- en leefklimaat in gebieden waar, meer dan elders, de effecten neerslaan van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen. Dit zijn gebieden waar geen hinderbeperkende maatregelen mogelijk zijn of waar ruimtelijke beperkingen gelden als gevolg van geluid.

In het eindadvies is de stand van zaken van maatregelen voor de leefomgeving weergegeven voor:

- Vijf gebiedsgerichte projecten, waaronder Hart van Zwanenburg, waarin een 'maatschappelijke plus' wordt gerealiseerd.
- Individuele maatregelen voor 'schrijnende gevallen'

De gebiedsgerichte projecten worden momenteel uitgevoerd. Vanwege de aard van de projecten zal de uitvoering nog enkele jaren in beslag nemen. Uit de evaluatie van de Stichting Leefomgeving Schiphol blijkt dat naast een positieve uitvoering van (de afspraken uit) het convenant er evenwel punten voor verbetering zijn van de uitvoering de eerste tranche en voor een vervolg. Dit betreft onder meer het verbeteren van de afstemming en de communicatie met bewonersvertegenwoordigers op basis van proactieve consultatie. De Stichting Leefomgeving Schiphol heeft niet iedere aanvrager/individueel gedupeerde een oplossing kunnen bieden. Zowel de Raad van Toezicht als het bestuur van de Stichting hebben het bestemmingsreglement voor schrijnende gevallen wel als juridisch knellend ervaren. Dat is mogelijk ook één van de redenen dat van de 10 miljoen euro voor schrijnende gevallen er 5 miljoen is besteed.

In het alternatieve pakket voor de glijvluchten is de afspraak over een tweede tranche voor het leefbaarheidsfonds herbevestigd. Als onderdeel van het eindadvies hebben Schiphol, Rijk en Provincie NH zich conform de afspraken uitgesproken 30 miljoen euro bij te dragen voor een tweede tranche. Voordat deze tweede fase van start kan gaan zullen partijen –mede op basis van ervaringen uit de eerste tranche – eerst aanvullende afspraken uitwerken. In het eerste kwartaal van 2014 zal over de wijze van inzet van het fonds een nieuw convenant worden voorbereid, waarin timing, doelen en werkwijze zullen zijn uitgewerkt.

Het leefbaarheidsfonds zal onderdeel worden van de nog op te richten 'Omgevingsraad Schiphol' (zie paragraaf 3.3).

Afweging en inhoudelijke reactie Haarlemmermeer:

In het rapport over de vierjarige evaluatie van het convenant Omgevingskwaliteit is de voortgang van de eerste tranche middelen beschreven. Wij kunnen niet anders dan constateren dat de in 2008 afgesproken inspanningen op koers liggen. Het belang van investeren in de leefomgeving is nog eens bekrachtigd met de afspraken over de tweede tranche. Dat vinden wij een zeer positieve ontwikkeling.

In het kader van de informatievoorziening zijn belangrijke stappen gezet, zoals de online weergave van Vliegverkeer in Zicht en de afspraken over de informatieplicht richting huidige en nieuwe bewoners. Laatstgenoemde blijft aandacht vragen in de discussie tussen wonen en vliegen. Als gemeente zijn we, voor onze inwoners, verantwoordelijk voor een goede (lokale) informatievoorziening. Uitleggen en voorspelbaar maken zijn hierin sleutelwoorden. Voor zowel toekomstige als huidige bewoners is het nuttig te weten welke banen in gebruik zijn, wat zij de komende uren kunnen verwachten qua geluid, etc. We vinden dat het verrassingseffect voor bewoners moet verdwijnen. Informatie over wetgeving, geluidscontouren en standaard aan- en uitvliegroutes, dient gemakkelijk via internet vindbaar te zijn voor bewoners en opgenomen te worden in overeenkomsten met ontwikkelaars en makelaars.

2.4 Convenant Selectiviteit

Onderdeel van het Aldersakkoord Schiphol 2008 waren de afspraken in het kader van het selectiviteitsbeleid die zijn gemaakt tussen Schiphol en het Rijk. De vraag naar capaciteit op Schiphol in 2020 is destijds vastgesteld op 580.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het Aldersakkoord begrenst het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol op 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar met een focus op mainportgebonden verkeer. Voor de overige 70.000 vliegtuigbewegingen is bepaald dat hiervoor ruimte wordt gezocht op de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad.

De resultaten van de uitvoering van het convenant Selectiviteit zijn onderwerp van bespreking en beoordeling geweest in het kader van de opdracht van de Commissie Shared Vision (o.l.v. Dhr. Hans Alders). De analyse van de Commissie op het punt van uitvoering van de selectiviteitsmaatregelen en de conclusies die zijn getrokken met betrekking tot de uitwerking van definities van de verschillende verkeerssegmenten zijn als uitgangspunt genomen.

De Commissie heeft vastgesteld dat partijen in 2008 in het licht van de marktomstandigheden gezamenlijk tot de conclusie kwamen dat er geen behoefte was om bij de slots-toewijzing een regel op te nemen voor het stimuleren van het hub- en mainportverkeer.

In het kader van de afspraken die zijn gemaakt voor het alternatieve pakket voor het uitvoeren van CDA's (glijvluchten) is overeengekomen dat niet bij 95% van de 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar maar al bij 90% de regionale luchthavencapaciteit wordt ingezet. Omdat het creëren van extra regionale capaciteit (in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen per jaar) een tijdrovend proces is, is daarmee in de afgelopen periode een begin

gemaakt. Inmiddels ligt er een kabinetsbesluit voor een ontwikkeling op Eindhoven met 25.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar en met 45.000 extra vliegtuigbewegingen per jaar op Lelystad. Vanzelfsprekend speelt de marktontwikkeling een belangrijke rol voor het moment waarop de 90% (zijnde: 459.000 vliegtuigbewegingen per jaar) wordt bereikt. Ook het beschikbaar hebben van stimuleringsmaatregelen om de uitplaatsing naar regionale luchthavens aantrekkelijk te maken zijn cruciaal. De heer Alders heeft met de Tafels van Lelystad en Eindhoven reeds belangrijke stappen gezet om op termijn een deel van het verkeeraanbod van Schiphol te accommoderen op deze regionale velden.

Afweging en inhoudelijke reactie Haarlemmermeer:

Met een toegevoegde waarde van ruim €16 mld. (in 2012) aan het bruto regionaal product is de logistiek, volgens de Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2012, een belangrijke economische sector in de regio. Ondanks de economische crisis, is de sector logistiek de afgelopen jaren sterk gegroeid. Uit onderzoek van de Universiteit van Utrecht blijkt dat het aantal banen in de logistieke sector in de MRA 'overgeconcentreerd' is, met ruim 1,5 keer meer banen dan gemiddeld in Nederland. De logistieke sector is volgens de Economische Verkenningen de groeimotor voor de economie van de MRA in de toekomst.

Logistiek is belangrijk voor Haarlemmermeer. Het kerngebied voor de logistiek is de Westas, zijnde de corridor tussen de 3 grote logistieke knooppunten in onze regio (Schiphol, de Amsterdamse haven en de Bloemenveiling Aalsmeer). Haarlemmermeer ligt centraal op deze as. Deze as is nog versterkt door de voltooiing van de A5, waardoor deze drie marktplaatsen door een reistijd van minder dan vijftien minuten met elkaar zijn verbonden. Een sterke, actieve overheid is onmisbaar voor de ontwikkeling en uitvoering van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch beleid en de cofinanciering van onderwijs en research en development. De directe betrokkenheid van het bedrijfsleven vormt daarnaast een voorwaarde om trends en behoeften in kaart te brengen. Vervolgens wordt de vertaalslag gemaakt van visie en concepten naar praktische, werkbare oplossingen. Dit moet leiden tot de ontwikkeling en afzet van innovatieve bedrijfslocaties langs de Westas. Omdat de logistieke sector belangrijk is voor onze gemeente zijn wij nauw betrokken bij het cluster logistiek van de Amsterdam Economic Board (zie ook paragraaf 4.4).

Van september 2012 tot september 2013 hebben we onderzoek gedaan naar de impact van de selectiviteitsafspraken op de bedrijvigheid in de regio. Dit rapport is op 24 december 2013 aan de raad verzonden (kenmerk: 2013/68129). Dit rapport is begin 2014 tevens toegestuurd aan alle geïnterviewde partijen in de regio.

Er is een grote verwevenheid van de lokale en regionale economie met Schiphol. Ook is er een grote verwevenheid tussen passagiers- en vrachtluchten aangezien veel vracht wordt vervoerd in de "belly" van passagiersvliegtuigen waardoor deze vluchten sneller rendabel worden. Hierdoor is de behoefte ontstaan om meer inzicht te krijgen in de betekenis van (lucht)vracht voor de regio. Het onderzoek zoomt zeer specifiek in op de selectiviteitsafspraken uit het Aldersakkoord en de impact daarvan op de werkgelegenheid in de regio. Deze focus betekent uiteraard niet dat de andere onderwerpen uit het Aldersakkoord, zoals hinderbeperking en de kwaliteit van de leefomgeving, niet meer belangrijk zijn. Zij vallen enkel buiten de scope van dit onderzoek.

Samengevat is de conclusie van het onderzoek dat:

- Het Leisure-verkeer (non-hub verkeer op internationale of Europese bestemmingen met minder dan 10.000 zakelijke outbound passagiers) zonder schade aan het vestigingsmilieu, de werkgelegenheid en de economie in de regio uitgeplaatst kan worden naar een andere luchthaven.
- Het non-hub vrachtverkeer is moeilijker 'los te knippen' van het overige (mainport)verkeer en van Schiphol. De non-hub full freighters maken namelijk deel uit van een grote logistieke keten waarmee veel werkgelegenheid gepaard gaat. Indien een deel van de luchtvracht uitgeplaatst/ontmoedigd zal worden, wordt de luchthaven in zijn geheel voor expediteurs (zijnde de regisseurs van de

vrachtstromen) minder aantrekkelijk. Dit heeft direct gevolgen voor de werkgelegenheid, het vestigingsmilieu en de toegevoegde waarde in de regio.

Het brede maatschappelijk en economisch belang van de logistieke sector voor de Metropoolregio Amsterdam wordt volgens het onderzoek onvoldoende door de regio uitgedragen en onderkend. Haarlemmermeer wordt geadviseerd om breed te erkennen dat luchtvracht belangrijk is voor de werkgelegenheid en de lokale/regionale economie. Om structurele schade aan de lokale en regionale economie te voorkomen zullen geen extra beperkingen (lees: selectiviteits-eisen) gesteld moeten worden aan de huidige luchtvrachtvolumes en het huidige aantal (non-hub) full freighter bewegingen op Schiphol. Ofwel, we moeten om ruimte te creëren voor het op Schiphol gewenste vliegverkeer, geen onderscheid maken naar hub- of non-hub vrachtverkeer, maar we moeten selectief zijn op basis van de toegevoegde economische waarde en de daarbij behorende luchtvracht. Ofwel, onze focus moet gaan naar een toename van inkomende vracht voor consumptie en verdere verwerking en minder naar de doorvoer van vracht.

We hebben aangegeven de adviezen uit het onderzoek mee te nemen in de nadere uitwerking van het convenant Selectiviteit aan de Alderstafel / Omgevingsraad en bij de afspraken die zijn gemaakt in de kerngroep Logistiek van de Amsterdam Economic Board en de cockpit ACT.

Vrachtverkeer levert voor Haarlemmermeer en haar regio een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid. Het is daarnaast belangrijk voor het vestigingsmilieu rondom de luchthaven. Mocht er in de toekomst schaarste komen dan willen we niet dat specifiek het non-hub vrachtverkeer wordt uitgeplaatst, maar willen we inzetten op een selectief beleid voor vrachtverkeer. Hierin wordt ingezet op die vracht die de meeste waarde toevoegt voor de regio.

3. OMGEVING SCHIPHOL

3.1 Grondgeluid Hoofddorp-Noord

In artikel 8.1 van 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. Hiertoe heeft Schiphol in medio 2011 ten zuidwesten van de Polderbaan geluidwerende ribbels aangelegd. Stichting Mainport en Groen en Schiphol hebben in het gebied Buitenschot een landschapsonwerp gerealiseerd dat Recreatie en Kunst combineert met geluidwerende ribbels. Op 4 oktober 2013 is park Buitenschot feestelijk in gebruik genomen. Van november 2013 tot en met februari 2014 worden opnieuw geluidmetingen uitgevoerd. Afhankelijk van deze metingen zal Schiphol in samenwerking met de gemeente en Bewonersvereniging Hoofddorp Noord (BVHN) bezien of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om een geluidreductie van 10 dB te realiseren.



Figuur 2: Opening Buitenschot

3.2 Grondgeluid Badhoevedorp

In relatie tot grondgeluidniveaus in Badhoevedorp zijn twee onderzoeken essentieel:

1. Peutz geeft in het rapport *Quickscan industrielawaai De Schuilhoeve te Badhoevedorp ten behoeve van mogelijke ontwikkeling woningbouw* van 9 mei 2011 (referentie: PB/Lvi/O 15207-1-RA) aan dat Schuilhoeve overlast zal ervaren door grondgeluid van de Kaagbaan en Aalsmeerbaan. Peutz geeft aan dat het *'met de huidige kennis van het grondgeluid niet verstandig is zonder meer een willekeurige woonwijk op die locatie (De Schuilhoeve) te bouwen'*. Deze zinsnede heeft in de gemeenteraad van Haarlemmermeer tot vragen geleid, waarna in een notitie (kenmerk 11.0438530\bp) is aangegeven hoe Peutz de zinsnede bedoelde. Volgens Peutz was de zinsnede bedoeld als aanzet tot een onderzoeksvraag, namelijk *'het ontwerp van die wijk en omgeving dienen nader te worden onderzocht'*.

2. Daarnaast is als onderdeel van het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn (artikel 8.5⁴) in opdracht van Schiphol Group begin 2011 door het Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) een onderzoek uitgevoerd naar de aard en effecten van grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West. Het onderzoek betrof een inventarisatie op basis van metingen uitgevoerd onder winterse omstandigheden (10 januari 2011). Op verzoek van AAS is aanvullend onderzoek uitgevoerd en zijn op dezelfde locaties opnieuw de aard en de effecten van grondgeluid vastgesteld, maar nu onder zomerse omstandigheden (4 augustus 2011) (referentie: NLR-CR-2011-059-Issue-2).

Geconcludeerd wordt dat onder winterse omstandigheden voor zowel Badhoevedorp als Amsterdam Nieuw-West sprake is van grondgeluid veroorzaakt door startende vliegtuigen vanaf de Kaagbaan en vanaf de Aalsmeerbaan. In Badhoevedorp kunnen (grote) startende vliegtuigen de dagelijkse bezigheden (winkelen, gesprek voeren, etc.) zelfs verstoren. Onder zomerse omstandigheden is net als onder winterse omstandigheden sprake van grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West. Echter, als de starts vanaf de Kaag- en Aalsmeerbaan van grote vliegtuigen in de meetperiode van 10 januari en 4 augustus met elkaar vergeleken worden, is het de verwachting dat onder zomerse omstandigheden geen hinder optreedt. Het algemene beeld is dat bij de meetresultaten van grote startende vliegtuigen onder zomerse omstandigheden de grondgeluidniveaus significant lager (>10 dB(C)) zijn dan onder winterse omstandigheden.

Wat betreft de mate van overlast gecreëerd door grondgeluid in Badhoevedorp, verschillen Peutz en NLR van mening. De dorpsraad Badhoevedorp kon zich niet vinden in de NLR conclusie. Zij zijn van mening dat grondgeluid wel degelijk een kwestie is waar rekening mee moet worden gehouden en zij vinden dan ook dat het onderzoek niet afgedaan kan worden met enkel de conclusie van het NLR: er dient aanvullend onderzoek gedaan te worden naar oplossingen.

In een bestuurlijke brief van het college van B&W aan de dorpsraad Badhoevedorp van 3 juli 2013 is ook het onderwerp grondgeluid aan bod gekomen. Hierin is de volgende toezegging gedaan: *‘Wij zeggen toe de opgedane kennis binnen de gemeente in te zetten om mogelijkheden voor het verminderen van grondgeluid in Badhoevedorp te onderzoeken en te bekijken in hoeverre mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Op dit moment voert het NLR in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer een Quick scan grondgeluid Badhoevedorp uit. De vraagstelling van Haarlemmermeer is om met een Quick scan duidelijk aan te geven welke kansen en (technische) mogelijkheden er eventueel ontstaan om de grondgeluidhinder te verminderen bij de verlegging van de rijksweg A9. In de tweede helft van 2013 levert NLR de rapportage op. Deze zal na het zomerreces door portefeuillehouder Schiphol of de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening met de dorpsraad besproken worden. Tot nu zijn er weinig aanwijzingen voor oplossingen voor het grondgeluid in Badhoevedorp.’*

De Quick scan grondgeluid Badhoevedorp is eind 2013 door het NLR afgerond. In deze rapportage heeft het NLR de haalbaarheid van een aantal technische mogelijkheden geïnventariseerd om de luidheid van het grondgeluid in Badhoevedorp te verminderen. Onderstaande technische mogelijkheden zijn bekeken in relatie tot de Schiphol situatie, het plangebied en de herpositionering van de Rijksweg A9:

- Verstrooiing (in lijn met de ribbels zoals voorgesteld bij de Polderbaan)
- Inzet van absorberende materialen
- Afscherming (bijvoorbeeld door de A9).

⁴ Artikel 8.5 van het Alders convenant hinderbeperkende maatregelen stelt: “Schiphol start in overleg met de betrokken gemeenten een onderzoek naar (de aard en effecten van) grondgeluid in Badhoevedorp en Amsterdam-West en zo nodig Zuideramstel. Partijen treden in overleg over de volgorde van het onderzoek en de streefdatum van de afronding”.

Op basis van de scan is gebleken, dat de effectiviteit en inpassing van de technische mogelijkheden beperkt is. Als bewoner merk je niet of nauwelijks dat de luidheid van grondgeluid in Badhoevedorp onder invloed van de boven genoemde technische mogelijkheden zal afnemen.

Tevens is, als onderdeel van de scan, een doorkijk gegeven naar de toekomst toe. Bij vervanging van een oud vliegtuigtype (MD11) door een stiller type kan het geluid per event op Schiphol afnemen. Echter, wordt verwacht dat het percentage langeafstand vliegtuigen met 2 motoren op Schiphol (zoals de Boeing 777, Airbus 330, A350 en B787) gaat toenemen als oude typen vliegtuigen (B747-400) met 4 motoren vervangen worden. Gemiddeld wordt het aantal grondgeluidevents hierdoor iets luider, maar in dusdanige mate dat individuele verschillen tussen de grondgeluidevents voor omwonende nauwelijks waarneembaar zijn.

Er zal in het eerste kwartaal van 2014 een gesprek tussen portefeuillehouder en de dorpsraad Badhoevedorp worden georganiseerd om het NLR rapport samen te bespreken.

3.2 Van Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol naar Omgevingsraad Schiphol

In september 2011 heeft Staatssecretaris Atsma dhr. Alders en dhr. Verheijen (resp. voorzitter van de Alderstafel en toenmalig waarnemend voorzitter van de CROS,) gevraagd om, voorafgaand aan een nieuwe benoeming van een voorzitter voor de CROS, zorgvuldig te bezien in welke vorm CROS en de Alderstafel Schiphol in de toekomst op een effectieve en efficiënte wijze kunnen bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving (de raad is hierover in 2013 geïnformeerd middels een brief met kenmerk 13.0054625\lez/lhz en kenmerk 13.0057248\lez/lhz).

In februari 2012 hebben dhr. Alders en dhr. Verheijen de Staatssecretaris voorgesteld te komen tot de inrichting van één huis, met twee kamers: de Omgevingsraad Schiphol (ORS). Bestaande uit een *Regioforum* en een *College van Advies en Overleg*.

Het Regioforum vervult de taken van de CROS. Op grond van de regelgeving⁵ betreft dit de volgende taken:

- het uitwisselen van informatie tussen de leden over het feitelijke en voorziene gebruik van de luchthaven;
- het verzorgen van informatie over het gebruik van de luchthaven aan de bevolking in de omgeving van de luchthaven;
- het analyseren van klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan betrokken partijen over het voorkomen van en omgaan met klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over het Luchthavenbesluit of het ontwerp daarvan;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag, gevraagd of ongevraagd, over wijziging van het Luchthavenbesluit;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over de wijze van uitoefening van toezicht op de uitvoering van het Luchthavenbesluit.

Hieraan worden toegevoegd de informatiedeling en het gesprek over de macro- en micro-economische betekenis en de ruimtelijke aspecten (zowel lucht- als landzijdig) binnen de bestaande ruimtelijk-economische kaders.

In het Regioforum hebben zitting:

- vertegenwoordigers van het rijk (I&M);

⁵ Wet Luchtvaart, artikelen 8.58 en 8.59

- regionale overheden (provincies en gemeenten) gelegen binnen de 48 Lden contour gebaseerd op 510.000 vliegtuigbewegingen;
- bewonersvertegenwoordigers van negen clusters gelegen binnen de 48 Lden contour gebaseerd op 510.000 vliegtuigbewegingen;
- vertegenwoordigers van het bedrijfsleven;
- vertegenwoordigers van de sector (Schiphol, LVNL, KLM en BARIN).

Het College van Advies en Overleg is de voorzetting van de huidige Alderstafel Schiphol met dien verstande dat zij zich ook richt op vraagstukken van ruimtelijk beleid, infrastructuur en regionale economisch beleid, voor zover die betrekking hebben op de ontwikkeling van de luchthaven en haar omgeving. Het college zal gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over de ontwikkelingen van Schiphol in haar leefomgeving. Het college treedt op als adviesorgaan voor de bewindslieden van het ministerie van I&M (al dan niet handelend in samenhang met andere bewindslieden). Het college kan, indien de opdrachtgever dit wenselijk acht belast worden met de uitvoering van de adviezen. Het College is verder bij uitstek de plaats waar partijen elkaar in een vroegtijdig stadium kunnen informeren over nieuwe ontwikkelingen die van betekenis kunnen zijn op elkaars positie.

Het college wordt samengesteld uit delegaties van het rijk, de BRS (6), de bewoners (3), de sector (4) en het bedrijfsleven (1). Het heeft een permanent karakter en zal circa 6 keer per jaar bijeenkomen.

Naast het Regioforum en het College van Advies en Overleg, wordt **het Omgevingshuis** geïntroduceerd. Het doel van een dergelijk huis is een effectieve en efficiënte dienstverlening en informatievoorziening aan de omgeving. Ten behoeve van de burgers worden de activiteiten van de verschillende dienstverlenende instanties organisatorisch gebundeld: zo ontstaat één loket- en baliefunctie voor de brede omgeving. Het gaat hier in eerste instantie om een front-office voor de burgers.

De voorzitter van de Omgevingsraad Schiphol treedt tevens op als voorzitter van het regioforum en het College van Advies en Overleg. De voorzitter heeft samen met het secretariaat een faciliterende functie. De delegaties staan centraal wanneer het gaat om het uitwisselen van standpunten en het formuleren van adviezen.

Om te komen tot de invulling van een bewonersdelegatie wordt het gebied binnen de 48 Lden-contour (op basis van 510.000 vliegtuigbewegingen) ingedeeld in 9 clusters. De clusterindeling vindt plaats op basis van het baangebruik en vervolgens door onderscheid te maken tussen start- en landingsroutes. Op deze wijze is geborgd dat al de baan- en routegebruiksrichtingen in de Omgevingsraad vertegenwoordigd zijn. Bewonersorganisaties met minimaal 100 (uniek) geregistreerde leden, donateurs of sympathisanten kunnen een lid van het te vormen kiescollege in het betreffende cluster aanwijzen. Een kiescollege in een cluster bestaat uit tenminste één persoon. Het kiescollege van een cluster wijst een vertegenwoordiger in het Regioforum aan.

De Omgevingsraad moet met ingang van 1 mei 2014 in werking treden.

3.3 Schaderegelingen

Hoewel de gemeente zelf niet beschikt over een regeling of de financiële middelen om mensen die hinder door het vliegverkeer ervaren direct te kunnen helpen, kunnen we wel onze positie aanwenden om invloed en druk uit te oefenen op die instanties die vanuit verschillende invalshoeken regelingen aanbieden. Voor vliegverkeer alleen zijn dat naast de luchthaven zelf, Rijkswaterstaat, het Schadeschap Schiphol en de Stichting Leefomgeving Schiphol.

Rijkswaterstaat

In 2004 heeft de gemeenteraad het zogenaamde 'Paraplubesluit Luchthavenindeling' vastgesteld. Dit besluit is bedoeld om de gemeentelijke bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het luchthavenindelingsbesluit (LIB) van 2003. In dit paraplubesluit is aangegeven, welke woningen in de zogenaamde 'sloopzone veiligheid' en de 'sloopzone geluid' liggen. De eigenaren van deze woningen kunnen de gemeente verzoeken de woning aan te kopen. De gemeente geeft daarvan kennis aan Rijkswaterstaat en verzoekt hen, conform de door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde taxatiecommissie, de betreffende woning te taxeren. Voordat er een akkoord wordt bereikt tussen de bewoner en de taxatiecommissie moet door de gemeente een bodonderzoek worden uitgevoerd. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in het eindrapport van de taxatiecommissie. Dit eindrapport, waarover dus overeenstemming tussen bewoner en taxatie commissie moet bestaan wordt ter goedkeuring naar Rijkswaterstaat gezonden. Indien Rijkswaterstaat akkoord gaat met het eindrapport kan de koop worden afgewikkeld via een door de gemeente aan te wijzen notaris.

Op basis van het LIB zouden naar opgave van Rijkswaterstaat (per december 2013) nog 8 woningen in de Haarlemmermeer kunnen worden aangekocht. In 6 gevallen van de 8 gaat het om de combinatie wonen/werken en in 2 van de 8 om een agrarisch bedrijf. Daar waar het de combinatie wonen/werken betreft kan enkel worden bijgedragen in de onteigeningswaarde van de woning, er is wettelijk geen mogelijkheid om bedrijven te onteigenen.

Schadeschap Schiphol

Als schade wordt geleden door de instelling van geluid- en veiligheidzones rond de luchthaven Schiphol en/of door de aanleg van nieuwe start- en landingsbanen, geeft dat mogelijk recht op een schadevergoeding. Er wordt onderscheid gemaakt tussen planschadevergoeding en nadeelcompensatie.

Onder planschade wordt de schade verstaan die een gevolg is van veranderingen in gemeentelijke bestemmingsplannen of andere vergelijkbare maatregelen. Het kan daarbij gaan om geluidhinder van de woning waardoor de waarde van de woning zal dalen. Bij nadeelcompensatie is er sprake van onevenredige schade die wordt geleden als gevolg van rechtmatig overheidsoptreden en die redelijkerwijs niet geheel ten laste van de gedupeerde kan worden gebracht. Bijvoorbeeld wanneer een bedrijf als gevolg van een wegafsluiting minder goed voor haar klanten bereikbaar is.

Tot 8 oktober 2013 konden verzoeken tot schadevergoeding bij het Schadeschap worden ingediend.

Het aantal verzoeken dat nog moet worden behandeld is in 2013 gereduceerd tot enkele tientallen (voornamelijk) moeilijke gevallen.

In de loop van 2014 zal het aantal nog af te handelen zaken verder afnemen. De verwachting is dat de totale afhandeling vanwege beroep en hoger beroep nog wel enkele jaren kan voortduren.

Stichting Leefomgeving Schiphol

De provincie Noord-Holland heeft samen met Schiphol Group in 2009 de 'Stichting Leefomgeving Schiphol' opgericht. Het initiatief vloeit voort uit het Convenant Omgevingskwaliteit. De Burgemeester van Haarlemmermeer is lid van de Raad van Toezicht van de Stichting.

Vanuit de rol van de RvT om toezicht te houden op de algemene gang van zaken binnen de Stichting, wordt de urgentie van voortgang en oplossing bieden benadrukt. Reeds in het vorige hoofdstuk is de Stichting Leefomgeving behandeld.

In deze paragraaf zal ingegaan worden op de aanvragen van individueel gedupeerden. De individueel gedupeerden moeten voldoen aan zes toetsingscriteria op grond van het bestemmingsreglement van de Stichting Leefomgeving Schiphol. Particulieren en bedrijven in de Schipholregio die voldoen aan de beoordelingscriteria konden tot 1 oktober 2011 een aanvraag indienen bij de stichting.

Er zijn vanuit Haarlemmermeer 27 aanvragen binnengekomen, waarvan er 2 niet in behandeling zijn genomen. 14 aanvragen werden afgewezen, waarvan 10 onherroepelijk, 11 aanvragen zijn toegewezen.

Momenteel zijn nog 4 bezwaren door de Rechtbank Haarlem aangehouden in afwachting van een uitspraak van de Raad van State in een beroepszaak van een aanvrager uit een andere gemeente. (Peildatum december 2013).

3.4 Veiligheid

Externe veiligheid speelt zich af op het grensvlak van luchthavengebruik en ruimtelijke ordening. Het vigerende externe veiligheidsbeleid, zowel wat betreft het individueel risico als het groepsrisico is in de besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven in het afgelopen decennium een terugkerend thema geweest.

Op het gebied van fysieke veiligheid wordt veel aandacht besteed aan de voorbereiding op crisisbeheersing op Schiphol. De samenwerking en afstemming tussen de gemeente, hulpverleningsdiensten en Schiphol in de voorbereiding op crises is geborgd in het Crisisbestrijdingsplan Schiphol welke in 2013 een jaarlijkse update heeft gekregen.

De actualisatie had betrekking op drie onderwerpen:

- De nieuwe besluitvormingsprocedure infectieziekten is in het Crisisbestrijdingsplan Schiphol opgenomen. Daarmee samenhangend zijn de scenario's dreiging infectieziekte en dreiging besmetting ook aangepast conform de nieuwe procedure en het nieuwe draaiboek Wet Publieke Gezondheid
- Het scenario luchtvaartongevallen buiten de regio is in een bovenregionaal plan luchtvaartongevallen buiten de Veiligheidsregio Kennemerland. De omschrijving van dit scenario is daarom in het CBP-S aangepast naar de afspraken die zijn gemaakt in het bovenregionale plan.
- De passage over het bevroren van het vliegverkeer is op een aantal punten aangescherpt.

In 2014 zal het Crisisbestrijdingsplan opnieuw geactualiseerd worden.

Bij de crisisbeheersing wordt ook aandacht besteed aan de tunnelveiligheid. In 2014 treedt de wet Tunnelveiligheid in werking. In voorbereiding op deze wet worden de tunnels op en rond Schiphol aangepast aan de nieuwe wetgeving.

Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV)

In 2012 werd door diverse partijen, waaronder de gemeente Haarlemmermeer, een convenant ondertekend waarin partijen hebben vastgelegd hoe het risico op botsingen tussen vogels en vliegtuigen kan worden gereduceerd waardoor de vliegveiligheid verbetert.

Er worden vier onderling samenhangende sporen gevolgd:

- Aanpassen van de operatie als er risicovolle (groepen) vogels worden gesignaleerd door toepassing van vogeldetectorieapparatuur;
- Het voorkomen van nieuwe vogel aantrekkende bestemmingen. Onderzoek naar ruimtelijke ingrepen met risico reducerend effect maakt hier onderdeel van uit;
- Populatiebeheer van met name zogenoemde 'risicovolle' vogels, primair de overzomerende ganzen;
- Beperken foerageren van ganzen in de directe nabijheid van start- en landingsbanen.

In 2012 is een start gemaakt met het uitwerken van de vier sporen. In de loop van het jaar werd 'monitoring' als vijfde spoor toegevoegd. In 2012 en 2013 werd zichtbaar dat het aantal baankruisingen afnam maar het was onduidelijk aan welk spoor of sporen dit was toe te schrijven. Anders gezegd, wat was nu de effectiviteit van de verschillende sporen. Daarom besloot de NRV dat er een integraal monitoringsprogramma en een gestandaardiseerde gegevensverzameling moest komen. Eind 2013 is het rapport beschikbaar gekomen en in 2014 zal besluitvorming over het advies en de aanbevelingen plaatsvinden.

Naast het reguliere populatiebeheer (jacht op ganzen in de 10-kilometerzone rondom Schiphol) heeft, net zoals dat in 2012 gebeurde, in de zomer van 2013 een grootschalige vangactie plaatsgehad. In totaal zijn daarbij ca. 10.000 ganzen gevangen en omgebracht.

In 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu met ca. 90% van de Haarlemmermeerse agrariërs afspraken kunnen maken over het versneld onderwerpen van oogstresten. Het risico op zogenaamde vogelaanvaringen is het grootst tijdens de oogstperiode wanneer ganzen op het akkerland achtergebleven graanresten afkomen. De agrariërs ontvangen hiervoor een vergoeding.

Luchthaven Schiphol is na de ondertekening van het convenant gestart met de aanbesteding van een vogeldetectiesysteem. Eind 2012 is een proefopstelling geplaatst langs de Polderbaan. Het jaar 2013 is gebruikt als pilotjaar, waarin zoveel mogelijk data is verzameld. Het systeem vertoonde echter in 2013 toch wat manco's zodat nog niet kan worden bepaald of het voldoet.

Voor de gemeente staat het kritisch zijn op een vogelaantrekkende inrichting van het openbaar gebied versus een integrale uitwerking en afweging hiervan centraal. In het convenant is vastgelegd dat nader onderzoek zal plaatsvinden naar welke ruimtelijke maatregelen kansrijk zijn om verder uit te werken. Eind 2012 is dit onderzoek afgerond. Het onderzoeksrapport doet aanbevelingen om door middel van een zogenaamde vogeltoets in beeld te brengen of het risico op aanvaringen toeneemt bij het realiseren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Tevens wordt in de vogeltoets aangegeven welke inrichtings- en beheersmaatregelen moeten worden toegepast om het risico op baankruisingen niet te laten toenemen.

In 2013 is een start gemaakt met het verder uitwerken van deze vogeltoets. Naar verwachting zal in 2014 gestart worden met een 'proefjaar' waarbij nieuwe ontwikkelingen vrijwillig getoetst gaan worden op vogelaantrekkende werking.

3.5 Overig

Bodemverontreiniging Schiphol Oost

Op 12 juli 2008 is in een hangar op het Anthony Fokkerpark – die gebruikt wordt door de KLM – spontaan een sprinklerinstallatie in werking getreden. Het afvalwater, voorzien van een brandbestrijdingsproduct (Pfos), is na eerst in de kelders van de hangar terecht te zijn gekomen, afgevoerd naar de nabij gelegen afvalwaterzuiveringsinstallatie. De afvalwaterzuiveringsinstallatie was niet berekend op deze lozing van zo'n grote omvang waardoor de geloosde stoffen zijn gaan schuimen en buiten de installatie terecht gekomen. Het gehele perceel en het terrein tot aan de Fokkerweg is bedekt geweest met een schuimlaag. Het schuim heeft een gedeelte van het slib uit de installatie meegevoerd. De combinatie van vuil en slib heeft geleid tot bodemverontreiniging. Het Hoogheemraadschap heeft de sloten niet op alle plaatsen adequaat afgedamd, waardoor het vervuilde water zich verder heeft verspreid.

Omdat landingsbanen onder water dreigden te lopen en/of het watersysteem van Schiphol verontreinigd dreigde te raken zijn de sloten door het Hoogheemraadschap van Rijnland ingedamd en is het verontreinigde water opgeslagen in speciaal daarvoor aangelegde bassins. De bassins waarin het vervuilde water was overgepompt hebben echter gelekt waardoor ook daar verontreiniging in de bodem is opgetreden. Het Hoogheemraadschap is hiervoor door de Provincie verantwoordelijk gesteld en verzocht om een plan van aanpak op te stellen. Het Hoogheemraadschap voelt zich hiervoor niet verantwoordelijk en heeft geen gevolg gegeven aan dit verzoek. Het Hoogheemraadschap is van mening dat de KLM hiervoor verantwoordelijk is. Teneinde een verdere verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan zijn de betrokken partijen wel overeen gekomen om daartegen de benodigde beheersmaatregelen te treffen. Betaald door KLM, Schiphol en Hoogheemraadschap tezamen is een bentonietwand rondom de bassins aangebracht. De vraag wie uiteindelijk verantwoordelijk is voor deze verontreiniging en daarmee ook deze beheersmaatregelen moet betalen is daarmee uitgesteld tot het moment dat daar een uitspraak over is.

Voor de vervuiling op het terrein van de zuiveringsinstallatie is door de bevoegde gezagen Provincie, gemeente en Hoogheemraadschap van Rijnland Evides als beheerder van deze installatie aansprakelijk gesteld. Evides is echter op haar beurt van mening dat niet zij maar KLM en Schiphol aansprakelijk zijn hiervoor. Tot het voorjaar van 2013 vonden over de vervuiling bij de waterzuiveringsinstallatie de gesprekken plaats tussen de bevoegde gezagen en Evides. In de tweede helft van 2013 zijn om de impasse te doorbreken is deze problematiek contact gezocht met zowel de luchthaven Schiphol als de KLM. Vervolgens zijn onder leiding van de gemeente gesprekken gestart over de aanpak van de vervuiling op en rond de waterzuiveringsinstallatie met alle zes (de bevoegde gezagen Provincie, gemeente en Hoogheemraadschap en de verantwoordelijk gestelde partijen Evides, Schiphol en KLM) de partijen gezamenlijk. Doel is om in navolging van de handelwijze bij de bassins in eerste aanleg afspraken te maken over een set van beheersmaatregelen om te voorkomen dat de verontreiniging zich verder verspreid.

4. RUIMTELIJKE EN ECONOMISCHE ASPECTEN SCHIPHOL

4.1 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol

In 2013 is Schiphol gestart met het project om de securitycontrole van passagiers met hun handbagage in het niet Schengen gebied te laten plaatsvinden bij centrale security filters en niet meer aan de gates. Om hiervoor ruimte te creëren bouwt Schiphol een extra verdieping op de E-, F-, en G-Pier. Ook de ingangen van de gates op deze pieren wordt veranderd, zodat aankomende passagiers die nog een securitycontrole moeten ondergaan gescheiden kunnen worden van passagier die al adequaat zijn gecontroleerd. Het project in verschillende fases opgeknapt waarvoor afzonderlijke benodigde vergunningsaanvragen worden ingediend. Schiphol verwacht het gehele project in 2015 te kunnen afronden.

De nieuwbouw van het Hilton hotel op Schiphol Centrum met 433 kamers en daaraan verbonden faciliteiten voor congressen en meetings is in volle gang. Het hotel wordt voor het huidige hotel gebouwd. Het huidige gebouw blijft in gebruik tot het moment waarop het nieuwe in gebruik genomen kan worden. Met het ontwerp in een kubusvorm met afgeronde hoeken zal het hotel een opvallende karakter dragen. Op 8 april 2013 is de bouw officieel van start gegaan. Het hotel zal volgens planning medio 2015 worden opgeleverd. Direct na die oplevering zal worden gestart met de sloop van het oude hotel.

In Schiphol Noordwest (aan de andere zijde van de A4) zijn in de afgelopen jaren de complexen van Justitie en de Koninklijke Marechaussee in aanbouw geweest. Het Justitiele Centrum is met ingang van 2013 geheel in gebruik genomen. Het centrum vervangt het complex zoals dat op dat moment op Ten Pol in Schiphol Oost in gebruik was. Het centrum omvat een justitiële inrichting, het asielzoekerscentrum en zittingzalen van het Openbaar Ministerie. Op 26 november 2013 heeft Koningin Maxima het naar haar genoemde nieuwe complex van de Koninklijke Marechaussee geopend. Het complex is daarmee officieel geopend nadat reeds eerder verschillende onderdelen vanuit verschillende vestigingen deze nieuwe locatie reeds hadden betrokken. Met de opening is de bouw nog niet volledig afgerond. Op het complex zullen de komende tijd nog de nodige afrondende werkzaamheden plaatsvinden.

Ten tijde van de verlening van de vergunningen van de beide complexen is door de gemeente aan de omwonenden de toezegging gedaan dat er verkeerskundige maatregelen zouden worden getroffen teneinde te voorkomen dat de Sloterweg als een doorgaande verbinding zou gaan fungeren. Zowel met Justitie als met de KMar is de afspraak gemaakt dat zij hun personeel zullen instrueren om hun werkplek aan te rijden via de luchthaven Schiphol en over het viaduct over de A4. Verkeerskundige metingen hebben aangetoond dat de Sloterweg echter veel te zwaar wordt belast. Om te voorkomen dat de Sloterweg als een doorgaande weg wordt gebruikt is een verkeersbesluit in voorbereiding genomen die er middels de plaatsing van bebording en camera's voor moet zorgen dat zij die daar niet toe bevoegd zijn geen doorgang hebben.

De gemeente en Schiphol zijn overeengekomen dat het deel van de Sloterweg tussen het viaduct over de A4 tot aan de brandweer oefenplaats door de luchthaven zal worden overgenomen. De luchthaven heeft daarmee ook de verplichting op zich genomen om deze weg op te knappen.

In 2013 is uitvoering gegeven aan de in 2012 opgestelde beleidsregel "Passagiersparkeren Schiphol". Met het beleid wordt beoogd met name de verrommeling van het buitengebied tegen te gaan en extra verkeersbewegingen van en naar de luchthaven in te perken. In het door de raad in 2012 vastgestelde bestemmingsplan Schiphol worden, naast een tweetal daartoe aangewezen locaties aan de Kruisweg, geen verdere mogelijkheden geboden voor aanbieders van Schipholparkeren. Handhaving & Toezicht heeft in 2013 een fors aantal van de aanbieders aangeschreven en gesomd de activiteiten te staken. Een aantal van hen heeft dat ook gedaan, tegen anderen is een nadere procedure opgestart.

Op 4 juli 2013 heeft de Raad het nieuwe bestemmingsplan voor Schiphol Rijk vastgesteld. Dit plan bevat geen hele grote wijzigingen t.o.v. het voorgaande. In het plan wordt onder meer nu de bouw van een parkeergarage door Chipshol mogelijk gemaakt.

Tenslotte blijft het Rijk vasthouden aan de langdurige grondreservering voor de aanleg van een parallelle Kaagbaan. Haarlemmermeer blijft van mening dat de groei gerealiseerd dient te worden binnen het huidige banenstelsel en dat de huidige reservering een onacceptabele druk legt op de ontwikkelingen in het gebied zelf en op de ontwikkelingen van het dorp Rijsenhout en het gebied eromheen.

4.2 Bestuursforum Schiphol

Het Bestuursforum Schiphol (BFS) – het bestuurlijke samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, in samenwerking met Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company (SADC) – ontwikkelt ruimtelijk economisch beleid gericht op het benutten van de economische potentie die voortvloeit uit de aanwezigheid van de nationale luchthaven in de regio.

Op 19 november 2013 heeft de voorzitter van het BFS, dhr. Talsma, de leden van het Bestuursforum Schiphol via een brief op de hoogte gesteld van de heroriëntatie van het BFS. Dit betekent dat het BFS ophoudt te bestaan in haar huidige vorm. In 2014 zal een ambtelijke werkgroep de alternatieven voor de heroriëntatie verder uitwerken. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Amsterdam, Haarlemmermeer, Noord-Holland en Schiphol Group. Gelet op de belangen die in dit traject aan de orde zijn, ligt het minder voor de hand dat SADC als ontwikkelingsbedrijf daarin deelneemt.

4.3 Samenwerkingsagenda Amsterdam Schiphol KLM

In 2013 is Haarlemmermeer (als gevolg van een nauwere samenwerking tussen EZ Amsterdam en Team EZ LHZ Haarlemmermeer) gevraagd als toevoerder aan te schuiven bij de samenwerkingsagenda Amsterdam Schiphol KLM (ASK). 2 jaar geleden heeft burgemeester van der Laan van Amsterdam – na aanhoudende publieke ruzies tussen KLM en Schiphol Group – besloten om de samenwerkingsagenda Amsterdam Schiphol KLM in het leven te roepen. Officieel is de aanleiding voor dit overleg “om gezamenlijk de juiste condities te scheppen zodat de MRA, Schiphol en KLM internationaal de concurrentie kunnen aangaan. Met de Samenwerkingsagenda ASK kunnen we op projectbasis concrete acties verwezenlijken en op een aantal thema’s gezamenlijk het gesprek (blijven) aangaan met de regio en het Rijk”. Deze thema’s zijn arbeidsmarkt, duurzaamheid, governance, gebiedskwaliteit, bereikbaarheid en Destination Amsterdam.

Gebiedskwaliteit:

Binnen het thema gebiedskwaliteit is in 2013 de airport corridor studie afgerond. Binnen SMASH is dit verder opgepakt. Een aantal projecten zijn daarmee geagendeerd: bredere kijk op verbinding Schiphol-Zuidas, onderzoek naar toepassen van 'borrowed size' en clusterstrategie voor toplocaties. De projecten zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda SMASH. De verbetering van 'wereld' Station Zuid, blijft ook in 2014 een structureel punt van aandacht.

Bereikbaarheid:

Het thema bereikbaarheid richt zich vooral op de lobby van Amsterdam en Schiphol over de verbetering van het regionale openbaar vervoer en het spoornet. De lobby over gelijke tarieven Fyra en overige treinen is in 2013 succesvol afgerond: het betalen van een toeslag is niet langer nodig op het traject Schiphol – Amsterdam. In september 2013 is er begonnen met het MIRT onderzoek hoe het station Schiphol te verbeteren. Ook de positie van station Hoofddorp wordt mee genomen in dit onderzoek. In 2014 zal de verbinding Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid, een belangrijk thema blijven.

Bestemming Amsterdam:

In het kader van Amsterdam 2013 - met KLM als official partner - is er veel gebeurd binnen het thema bestemming Amsterdam. Er kan worden teruggekeken om talloze geslaagde feestelijkheden die het imago en de aantrekkelijkheid van Amsterdam verder hebben versterkt. Naast het 400 jarig bestaan van de Amsterdamse grachten, en talloze instituten die in 2013 jubileren, was daar ook nog de finale van de UEFA Europa league, 150 jaar afschaffing van de slavernij, 300 jaar banden met Rusland, de heropening van het Rijksmuseum en het Van Gogh Museum en natuurlijk de inhuldiging van Koning Willem-Alexander. Alle evenementen en feestelijkheden resulteerde in een toename van 10% in het eerste kwartaal van dit jaar als het gaat om de bezettingsgraad van Amsterdamse hotels.

Verder zijn er een aantal gezamenlijke buitenlandse handelsmissies geweest, zowel in het kader van de samenwerking Holland Alliantie en Amsterdam in Business, waar ook Haarlemmermeer aan heeft deelgenomen. In 2014 blijft Haarlemmermeer vooral via Amsterdam in Business actief binnen dit thema.

Duurzaamheid:

Binnen het thema duurzaamheid is intensief samengewerkt op het gebied van duurzaam vliegen met biobrandstof. De luchthaven Schiphol en gemeente Amsterdam als eerste overheidspartner hebben belangrijke rol vervuld in het Biofuel programma van KLM en totstandkoming van de vluchtenserie naar New York. Voor dit programma is gedurende zes maanden een wekelijkse vlucht uitgevoerd met duurzame biobrandstof. Dit is de eerste intercontinentale vluchtenserie in de luchtvaart wereldwijd, die alleen dankzij de samenwerking met partners kon worden gerealiseerd.

Partijen hebben elkaar, ook bestuurlijk, gevonden op het gebied van biofuels. Volgende stap is de inzet op de circulaire en biobased economy. Bijvoorbeeld door het benutten van de samenwerking binnen het MRA platform Biobased Connections, initiatief van de Amsterdam Economic Board.

In 2014 zien wij als gemeente kansen om met onze duurzaamheidsambities verder aan te haken bij de ASK partners.

Arbeidsmarkt:

Wat betreft het thema arbeidsmarkt en werkgelegenheid, zorgt de aanhoudende recessie op Schiphol - met uitzondering van cabinepersoneel – voor weinig nieuwe baanopeningen. De nadruk ligt op dit moment op het (her)plaatsen van eigen medewerkers o.a. via trajecten van werk naar werk.

Binnen het Werkgeversservicepunt Groot-Amsterdam (WSP-GA) is de luchthaven een speciaal aandachtsgebied met een eigen projectleider (vanuit Haarlemmermeer). Speciale aandachtspunten zijn: arbeidsmarktinformatie, afgestemde en gecoördineerde werkgeversbenadering, afstemming met andere sectoren en branches, het ontwikkelen en uitbreiden van duurzame relaties en de directe samenwerking met het Luchtvaart College Schiphol. WSP-GA gaat inzetten op de acquisitie van banen bij werkgevers waar nog geen relatie mee is. De toetreding in 2013 van KLM tot het Luchtvaart College Schiphol vloeit voort uit gesprekken die in het kader van ASK zijn gestart door wethouder Van Es (Amsterdam) met de heren Hartman (KLM) en Nijhuis (Schiphol Group).

In de rol van projectleider Schiphol binnen het WSP-GA, vinden wij het ook in 2014 belangrijk om het verder versterken van de concurrentiepositie van de MRA en de luchthaven het verbinden met diverse relevante partijen op en rondom Schiphol met het oog op een duurzame ontsluiting van de arbeidsmarkt op en rond Schiphol.

Governance:

Het laatste thema Governance is binnen ASK afgerond en wordt verder opgepakt binnen het SMASH traject.

4.4 Amsterdam Economic Board *Paragraaf wordt aangescherpt*

De Metropoolregio Amsterdam maakt werk van een sterke internationale positie van de regionale economie. Daarom is voor dit gebied de Amsterdam Economic Board opgericht. Hierin hebben overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen de krachten gebundeld en een gezamenlijke koers uitgezet. De ambitie van de Board is om de regio in de Europese top 5 van vestigingsregio's te krijgen om vervolgens deze positie te consolideren.

De Board zet in op een aantal thema's die de Global Business Hub Amsterdam zullen versterken. Dit zijn de aanjagers van toekomstige economische groei voor de MRA:

- **Kennis en innovatie:** we moeten bouwen aan innovatieve ecosystemen van sterke clusters waarmee we bedrijven, instellingen en talent aan onze regio kunnen binden. De MRA is met een hoogwaardige kennisbasis en een innovatief klimaat, een internationale testomgeving én aantrekkelijke locatie voor internationale (soms) footloose bedrijven. Een sterke kennisinfrastructuur én valorisatie van kennis zijn belangrijke pijlers onder deze aanjager.
- **Menselijk kapitaal:** human capital is de grondstof voor de kennisintensieve economie. De stad en regio moeten talent ontwikkelen, aantrekken en koesteren; zij moeten aantrekkelijk blijven voor talent – met specifieke focus op internationaal talent. Dit betekent dat sterk wordt ingezet op kwaliteit van de leefomgeving en culturele voorzieningen, creëren van aantrekkelijk werk en top onderwijs.
- **Internationale connectiviteit:** in een internationale netwerkeconomie is het cruciaal om verbonden te zijn in netwerken van Europese en wereldsteden. Zowel intern (binnen de regio), maar met name extern (met het buitenland) is een excellente fysieke en digitale connectiviteit noodzakelijk. Goede verbindingen zijn cruciaal voor de positie van de MRA als 'springplank' naar Europa met toegang tot achterliggende markten. Ook economische groei is in toenemende mate afhankelijk van het vermogen buitenlandse aan te trekken en de export te vergroten.

Naast deze drie aanjagers is het ook cruciaal dat de basis randvoorwaarden op orde zijn – en waar mogelijk internationaal onderscheidend. Daarom komt er bijzondere aandacht voor:

- **Duurzaamheid:** als compacte metropool moeten we ons duurzaam ontwikkelen, om de leefkwaliteit op een hoog peil te houden en ervoor te zorgen dat ook de volgende generaties in hun behoeften van welzijn en welvaart kunnen voorzien. Verduurzaming van bedrijfsprocessen en producten is daarnaast een driver van vernieuwing en daarmee economische groei. Duurzaamheid is een thema binnen alle clusters van de MRA en biedt juist ook cross-sectoraal nieuwe kansen.
- **Aanpak roadblocks:** de basis vestigingsplaatsfactoren van de MRA moeten in de volle breedte concurrerend zijn; zoals huisvesting, kantorenlocaties en bedrijventerreinen, regelgeving en gastvrijheid. Roadblocks in het internationale vestigingsklimaat moeten worden weggenomen.
- **Leefbaarheid:** de kracht van de MRA als aantrekkelijke plek om te wonen moet actief worden beschermd. Dit vormt een essentiële basis onder het internationale vestigingsklimaat van de MRA.

De inzet richt zich tevens op het verder ontwikkelen van speerpuntclusters ten behoeve van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. In 2013 is er een achtste cluster bijgekomen, de maakindustrie.

Cluster logistiek

De MRA heeft een grote diversiteit aan – onderling versterkende – economische clusters. Clusters van bedrijvigheid en kennis kunnen worden gezien als mechanismes die werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de metropoolregio creëren. Inzet op een (internationale) schielsprong en versterking van de innovatiekracht van de kansrijke clusters in de MRA, is dan ook een belangrijke pijler van het toekomstig

verdienvermogen van de regio. Krachtige en innovatieve clusters versterken de internationale aantrekkingskracht van de metropoolregio.

Eén van deze clusters is het cluster logistiek. Met een toegevoegde waarde van ruim € 16 mld. per jaar vormt de logistiek na de zakelijke en financiële dienstverlening de belangrijkste sector van de economie in de Metropoolregio Amsterdam. De logistiek in de regio is de afgelopen jaren, ondanks de economische crisis, sterk gegroeid. In 2012 was de sector goed voor 19% van het bruto regionaal product en een aandeel van 25% in de regionale export van goederen en diensten (Nederland 13%).

Haarlemmermeer is nauw betrokken bij de cluster logistiek van de Board. De cluster logistiek bestaat uit een kerngroep onder voorzitterschap van de president- directeur van Schiphol. De Amsterdam Logistics Board staat onder voorzitterschap van de president-directeur van het havenbedrijf Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer participeert actief in het cluster en ambtelijk wordt het cluster logistiek ondersteund door de Amsterdam Economic Board en de gemeente Haarlemmermeer.

In 2012 is het programma Smart Logistics Amsterdam vastgesteld (zie plaatje). Inmiddels zijn de meeste projecten van dit programma gestart of (bijna) afgerond. Een aantal hebben geen doorgang gevonden.



Figuur 3: Programma Smart Logistics Amsterdam

De MRA scoort nummer één in Europa als het gaat om efficiënte logistiek. Nergens in Europa worden goederen zo snel, efficiënt maar toch ook veilig afgehandeld als in de MRA. Daarnaast loopt de MRA voorop in de digitalisering van goedereninformatie. Er lopen een viertal projecten (Seamless Connections), op dit gebied; Airlink , Portconnect (integreren en digitaliseren informatiesystemen) Trainlanes (opzetten nieuwe railverbindingen tussen Amsterdam en het achterland) en Future Framing (serious gaming, mental shift realiseren bij bedrijven om processen ander- efficiënter- in te richten).

Diverse gemeenten in de MRA, met Amsterdam voorop, omarmen de door het cluster logistiek opgestelde Duurzaamheidsagenda Stedelijke Distributie en hebben de aanbevelingen opgenomen in hun beleid. Daarnaast is er meer aandacht voor duurzame stedelijke distributie bij zowel verladers, vervoerders als ontvangers.

4.5 Amsterdam Connecting Trade (ACT) *Paragraaf wordt aangescherpt*

Logistiek is belangrijk voor Haarlemmermeer. Het kerngebied voor de logistiek is de Westas. Dit is de corridor tussen de 3 grote logistieke knooppunten in onze regio, zijnde Schiphol, de Amsterdamse haven en de Bloemenveiling in Aalsmeer. Haarlemmermeer ligt centraal op deze as. Deze as is nog versterkt door de voltooiing van de A5, waardoor deze 3 marktplaatsen door een reistijd van minder dan 15 minuten met elkaar zijn verbonden. Met Amsterdam Connecting Trade (ACT) ontwikkelt Haarlemmermeer de logistieke bedrijfsterrinen in de Schipholregio met als belangrijke thema's multimodaliteit, duurzaamheid en beyond logistics. Eén van de projecten van ACT is de HST Cargo. De afgelopen jaren is door partijen in de metropoolregio Amsterdam fors geïnvesteerd in het uitwerken van dit concept. De HST Cargo is met name voor expresvracht, welke nu nog grotendeels per vliegtuig wordt vervoerd. Op 19 december 2013 heeft de gemeenteraad van Aalsmeer unaniem ingestemd met het verder uitwerken van het plan voor de Ongestoorde Logistieke Verbinding Greenport Aalsmeer. De OLV- Greenport is van belang voor het verder versterken van de regionale economie.

4.6 Amsterdam Airport Area (AAA) *Paragraaf wordt aangescherpt*

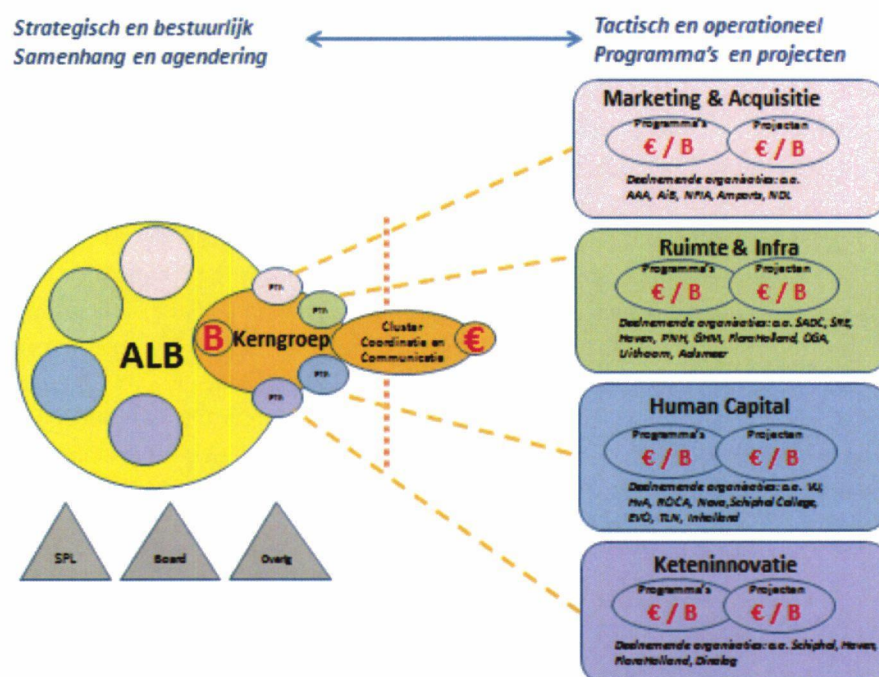
AAA voert een proactieve (logistieke) acquisitiestrategie en doet dit door middel van een krachtige regiopropositie (Amsterdam in Business). Deze voorziet zoveel mogelijk in de behoefte om het onderscheidende vermogen van de Metropoolregio Amsterdam ten opzichte van de concurrerende logistieke regio's in Europa duidelijk te maken. Binnen AAA ligt de aandacht met name op de volgende deelmarkten: Logistiek Generiek, Aerospace, Life Sciences, Fashion, Food & Flowers, High-Tech (Datacenters).

Naar een nieuw governance model voor het cluster logistiek:

In 2013 heeft de kerngroep logistiek besloten om de governance van het cluster logistiek te versimpelen en meer focus aan te brengen. De bedoeling van de nieuwe governance is een grotere effectiviteit in het bereiken van gemeenschappelijke doelen, het efficiënter inzetten van middelen en ontdebellen van overhead en het versterken van het imago als regio in de lobby en profilering naar investeerders en klanten. Dit moet ertoe leiden dat ondernemers een goede positie krijgen zodat de business naar ze toe komt.

In het nieuwe model (zie plaatje) worden ACT en AAA meer geïntegreerd in het cluster logistiek zonder afbreuk te doen aan de eigen taken en verantwoordelijkheden. In het nieuwe model zal gewerkt worden met portefeuillehouders voor een thema. De wethouder EZ van de gemeente Haarlemmermeer zal in het nieuwe model portefeuillehouder zijn voor het thema Marketing en Acquisitie. Het thema Ruimte en Infra wordt ondergebracht bij de directeur van SADC, het thema Human Capital bij de lector logistiek van de Hogeschool van Amsterdam en het thema Keteninnovatie bij het hoofd strategie van het havenbedrijf Amsterdam.

Box 1: Naar een nieuw governance model voor het cluster logistiek



Figuur 4: Naar een nieuw governance model voor het cluster logistiek

4.7 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

In 2011 is het Rijk gestart met het opstellen van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Programma en structuurvisie SMASH zijn erop gericht mainport en metropoolregio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. SMASH is een van de hoofdopgaven van het MIRT programma Noordwest Nederland, is gekoppeld aan de actualisatie van het LIB en loopt parallel aan de Alderstafel. SMASH is het kader waarbinnen het Rijk besluit over de botsende ruimteclaims in de Metropoolregio Amsterdam en tegelijkertijd kansen probeert te benutten. Haarlemmermeer is goed vertegenwoordigd in SMASH. Onder leiding van Haarlemmermeer wordt, in nauwe samenwerking met Provincie Noord Holland, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, KLM en Schiphol Group, de regionale lijn uitgezet die input geeft aan het rijkstraject.

De inbreng van Haarlemmermeer in het SMASH proces richt zich op het positioneren en agenderen van de Haarlemmermeerse belangen en standpunten in het gebied van de Schipholregio. De Structuurvisie Haarlemmermeer 2030, de deelstructuurvisie Hoofddorp en het Deltaplan Bereikbaarheid vormen hierbij belangrijke input.

In 2013 is gewerkt aan de volgende onderdelen:

- Beleidskeuze afstemming wonen – vliegen. Vanuit de regio is gepleit voor afweging op basis van een integrale 'toets'. Het rijk wil vooralsnog de huidige contourensystematiek niet loslaten.
- Uitvoeringsagenda: een proeve met lopende acties, no regret acties en agenderende acties is geaccordeerd. Inzet is hierbij op de kernthema's:
 - Synergie tussen bouwen en vliegen
 - Versterken internationale concurrentiepositie

- Versterking rijks- en regionale samenwerking
- Versterking communicatie / informatievoorziening t.a.v. de luchthaven
- Actualisering Luchthavenindelingbesluit Schiphol (zie volgende paragraaf)

Waar voorheen de planning van het Rijk was om eind 2013 SMASH af te ronden, wordt er nu gekoerst op de zomer van 2014.

4.8 Actualisatie Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Het ruimtelijke beperkingenbeleid voor Schiphol is vastgelegd in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol en de Nota Ruimte. In het Aldersakkoord is afgesproken dat het vanuit planologisch oogpunt en de kosten voor gemeenten niet wenselijk is om het ruimtelijke beleid voor Schiphol frequent aan te passen. Alle betrokken partijen onderkennen dit punt en streven dus zoveel mogelijk naar planologische rust en continuïteit van het ruimtelijke beleid. De betrokken partijen hebben daarom afgesproken om aanpassingen van het LIB Schiphol zoveel mogelijk te laten samenvallen en te stroomlijnen met de actualisatie van de ruimtelijke beperkingen gebieden.

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol wordt momenteel geactualiseerd. Het LIB Vliegveiligheid vormt de eerste fase van deze actualisatie en zal naar verwachting per 1 juli 2014 in werking treden. Het geactualiseerde LIB Vliegveiligheid verwerkt recente Europese regelgeving op het gebied van vliegveiligheid. In veel gevallen gaat het om aanpassingen van reeds bestaande vliegveiligheidvlakken, daarnaast worden enkele nieuwe vliegveiligheidvlakken geïntroduceerd. Het nieuwe LIB omvat: geactualiseerde hoogtebeperkingen voor bouwwerken en nieuwe beperkingen voor windturbines, voor laserinstallaties en voor bomen en struiken. De beperkingen voor de vogelaantrekkende functies en bestemmingen worden in deze eerste fase niet gewijzigd. Het totale werkingsgebied van het LIB Vliegveiligheid zal een groter gebied omvatten en meer gemeenten betreffen. De gemeente Haarlemmermeer heeft via een brief haar zienswijze aan het Ministerie kenbaar gemaakt. Daarbij is aangegeven dat een integrale afweging gemaakt moet worden van de belangen van de Schipholregio. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen door de gemeenten in de regio wordt momenteel geïnventariseerd welke effecten de nieuwe beperkingen hebben op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

5. Internationale agenda

Naar aanleiding van het in 2012 beëindigen van het lidmaatschap van de Airport Regions Conference (ARC, Europees luchthavenregio-netwerk) hebben de drie Schiphol regio-overheden (Provincie NH, Amsterdam en Haarlemmermeer) benadrukt, dat de samenwerking tussen luchthavenregio's binnen en buiten Europa in kennisontwikkeling en uitwisseling van succesvol beleid van groot belang blijft. Juist vanwege vergelijkbare opgaven en ruimtelijk-economische dynamiek is het versterken van de relaties met de regio's rond (grotere) hub luchthavens van belang voor de kennisdeling en -opbouw en internationale profilering.

De leefomgeving van de Metropoolregio Amsterdam wordt voor een belangrijk deel gekarakteriseerd door haar internationale karakter. Een aantrekkelijke leefomgeving is een belangrijke voorwaarde en concurrentiefactor voor het succes van metropoolregio's in de internationale positionering en concurrentiestrijd. Dat raakt de connectiviteit: Schiphol als een van de draaischijven binnen nationale en internationale netwerken van personen, goederen, diensten en gegevens. Een goed netwerk van luchtvaartbestemmingen is daarvoor essentieel.

De ontwikkelingen van de luchthaven en de gebieden rondom de luchthaven hebben de laatste decennia een enorme vlucht genomen. Het realiseren van een aantrekkelijk woon- en werkgebied is, als wezenlijk onderdeel van een internationaal concurrerende regio, belangrijk. Dat leidt tot een voortdurend bewaken van de lusten en lasten in onze regio en het zoeken naar nieuwe benaderingen om met de onvermijdelijke hinder en bouwbeperkingen om te gaan.

Het succes daarvan op langere termijn wordt voor een belangrijk deel bepaald door innoverend en creatief vermogen. Twee sleutelbegrippen kunnen daaraan worden toegevoegd: duurzaamheid en samenwerking. In de afgelopen jaren hebben de discussies in de Schipholregio, met name, de Alderstafel centraal gestaan in de kennisuitwisseling met andere luchthavenregio's. Verstedelijking in een internationale luchthavenomgeving kan als gemeenschappelijk kernvraagstuk worden gezien.

Vorbereiding gezamenlijke agenda grote luchthavenregio's

In de meeste luchthaven regio's is de luchthaven en alles wat daarmee samenhangt onderdeel van het DNA van de regio. Vandaar dat vergelijkbare thema's een rol spelen die agendavormend kunnen zijn voor de versterking van de onderlinge relatie tussen de grotere luchthavenregio's. Met name gaat het dan om:

- Governance (inclusief Omgevingsraad Schiphol)
- Wonen en vliegen (managen van verstedelijking in een internationale luchthavenomgeving, inclusief onderliggende gerelateerde onderwerpen als hinderbeleving en infoplicht)
- Economische ontwikkeling
- Duurzaamheid

Bij de vaststelling van het convenant Leefbaarheid Schiphol (2008) werd de vraag actueel hoe andere regio's rond grote luchthavens in Europa (of daarbuiten) met vergelijkbare dilemma's en kansen op het gebied van Quality of Life omgaan. Ook vanuit de gedachte dat het wenselijk is om ook op het gebied van leefomgeving van andere regio's te leren, maar belangrijker nog of er geen sprake kan zijn van een "level playing field" als investeringen in de kwaliteit van de regio nodig zijn. Deze vraag blijft actueel ook gelet op de ontwikkelingen en huidige discussie in het kader van Alderstafel en SMASH in relatie tot het vraagstuk verstedelijking en de 'license to operate' van de luchtvaart.

Om de uitwerkingsfase ten behoeve van een mogelijke informele samenwerkingsagenda vorm te geven, zijn in 2013 grote luchthavenregio's benaderd om te kijken of deze geïnteresseerd zouden zijn in gezamenlijke kennisuitwisseling. Frankfurt, Londen en Parijs hebben allemaal het belang van deze kennisuitwisseling met andere grote luchthavenregio's onderschreven. Op basis daarvan zal in 2014 gekeken worden of, en zo ja, hoe de 'samenwerkingsagenda' uitgewerkt kan worden.

Participatie in Better Airport Regions

De discussie rond 'wonen en vliegen' staat hoog op de agenda van de SMASH-tafel. In het belang van de ontwikkeling van de regio is het essentieel dat er helderheid komt rondom het thema 'wonen-vliegen'. Ook om te voorkomen dat er een schaduwwerking ontstaat in andere ontwikkelingsgebieden rondom de luchthaven, die raken aan de ruimtelijk-economische opgaven en potenties in Haarlemmermeer. Ook buiten de SMASH-tafel worden aan die opgaven en potenties gewerkt, zoals de Better Airport Regions (BAR).

De BAR is een samenwerkingsverband tussen TU Zürich, TU Delft, TU München, Schiphol en gemeente Haarlemmermeer. BAR focust op de vraag: kunnen luchthavens bijdragen aan een duurzame, veerkrachtige en flexibele stedelijke regio? De kennis van deze partijen wordt ingezet om het gebied op en rond de luchthaven op een zo duurzaam mogelijke manier te ontwikkelen en/ of te transformeren. Met name gebieden heel dicht op de luchthaven worden in de BAR betrokken en waarbij term 'duurzaam' wordt opgepakt in een zo breed mogelijke context.

In 2013 hebben de kennisinstellingen verschillende bezoeken aan Haarlemmermeer gebracht om kennis te halen. Daarnaast heeft Haarlemmermeer ambtelijke formatie ter beschikking gesteld om mee te helpen aan de projecten. In mei 2014 zal er in Haarlemmermeer een groots afsluitend congres zijn rondom BAR.

6. COMMUNICATIE EN INFORMATIEVOORZIENING

NOMOS

NOMOS bestaat al sinds 1993 en heeft in de publieke opinie veelvuldig de aandacht. Twijfel omtrent de objectiviteit en betrouwbaarheid van het NOMOS systeem is daarbij aan de orde aangezien het systeem onder de vleugels van Schiphol Group draait. Mede daarom heeft Schiphol zich ingespannen de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem inzichtelijk te maken, zoals ook verwoord in het Alders advies.

De kwaliteitsborging van NOMOS is reeds in 2011 uitgevoerd door Ardea Acoustics & Consult. Op basis van deze kwaliteitsborging wordt geconcludeerd dat NOMOS vliegtuigpassages boven de drempel correct herkend. Dataverwerking en beheer vinden op een zodanig professionele en controleerbare wijze plaats dat geen twijfel hoeft te bestaan over de kwaliteit en onafhankelijkheid van de opgeslagen data.

Eveneens zijn in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, de meetsystemen Geluidsnet en NOMOS vergeleken door een onafhankelijk bureau. Hieruit is geconcludeerd dat geen van de systemen aanwijsbaar beter of slechter is dan de ander. In 2013 heeft Schiphol Group, in navolging van artikel 19 van het Aldersakkoord, verbeteringen doorgevoerd in het NOMOS-systeem, zodat het voor geïnteresseerden transparanter en eenvoudiger wordt om informatie te zoeken en te documenteren. Daarnaast heeft Schiphol Group aangegeven per jaar 2 nieuwe NOMOS meetpunten in de omgeving van de luchthaven te plaatsen.

In december 2013 heeft Schiphol Group laten weten de aanvraag van Haarlemmermeer betreffende een aanvraag voor een NOMOS meetpost te Floriande, te honoreren. Schiphol Group streeft er naar de feitelijke plaatsing in de loop van 2014 te laten plaatsvinden.

Infoplicht

De spanning die er is tussen wonen en vliegen is evident. Deze is hoorbaar en voelbaar bij bewoners. In de afgelopen jaren is door Haarlemmermeer (als deelnemer aan de Alderstafel) veel tijd en moeite gestoken in het beperken van de geluidsbelasting. Vooral door kleine aanpassingen van routes en onderzoek naar ingrijpende routeverleggingen zijn de afgelopen jaren de best mogelijke operationele aanpassingen ingevoerd.

Zoals reeds eerder benoemd, zijn de mogelijkheden voor de beperking van hinder door middel van operationele aanpassingen, momenteel zo goed als benut. Haarlemmermeer moet zich daarom gaan richten op nieuwe middelen om met vliegtuighinder om te gaan. Als gemeente zijn we, voor onze inwoners, verantwoordelijk voor een goede (lokale) informatievoorziening. *Uitleggen* en *voorspelbaar maken* zijn de sleutelwoorden.

Voor zowel toekomstige als huidige bewoners is het nuttig te weten waar vliegroutes liggen, welke banen in gebruik zijn, wat zij de komende uren kunnen verwachten qua geluid, etc. Het verrassingseffect voor bewoners moet verdwijnen. Informatie over wetgeving, geluidscontouren en standaard aan- en uitvliegroutes, dient gemakkelijk via internet vindbaar te zijn. In 2012 heeft Haarlemmermeer daarom op haar website de link 'Wonen bij Schiphol' geplaatst. Bewoners krijgen via deze link direct toegang tot relevante informatie over Schiphol. Veel informatie is ook te vinden op de site van het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Op locatie/projectniveau moeten we ook ons steentje gaan bijdragen. Denk hierbij aan specifieke informatie over vliegtuigen voor wat betreft een te ontwikkelen locatie of opname van de link 'Wonen bij Schiphol' op project-sites en in brochures. Van externe partijen, zoals gebiedsontwikkelaars en makelaars, verwachten we ook medewerking als het gaat om informatie voorziening aan (toekomstige) bewoners. Ymere heeft aangegeven hiervoor open te staan, zij nemen in hun gesprekken met huurders en kopers het thema Schiphol nu ook al mee. Daarnaast nemen zij in hun verkoopbrochures en op sites een kort stukje tekst op met de link naar 'Wonen bij Schiphol'. Als voorbeeld is onderstaand de site van Tudorpark weergegeven. Hierop is de link opgenomen naar het BAS-site.



Figuur 5: Voorbeeld van Infoplicht

Afgesproken is dat wij op al onze eigen projectensites de link naar de BAS-site opnemen en dat we externe ontwikkelaars stimuleren dit ook te doen. Bij nieuwe projecten streven we ernaar in de anterieure overeenkomsten afspraken te maken over informatievoorziening richting (nieuwe) bewoners. Opname van de link naar de BAS-site op websites en in brochures is hierin de ondergrens.

Tevens is in 2013 gewerkt aan onze zogeheten 'digitale interactieve kaart', waarop inwoners uit Haarlemmermeer op postcode niveau informatie kunnen krijgen over wetgeving en geluidscontouren. Tevens geeft deze site veel informatie over contouren en geldende wetgeving. De verwachting is dat de 'interactieve kaart' en het eerste kwartaal van 2014 live gaat.

Gemeentelijke Schiphol website

In 2009 is de website www.haarlemmermeer.nl/schiphol gelanceerd met als doel bewoners en geïnteresseerde informatie te geven over de laatste stand van zaken met betrekking tot de luchthaven en de activiteiten van de gemeente op dat vlak. In 2014 zal de website vernieuwd worden, waardoor het delen van informatie nog gebruikersvriendelijker zal worden.

Lokale kranten

Periodiek plaatst Luchthaven Schiphol een advertentie met informatie over Schiphol in de regionale kranten in de diverse gemeenten.

7. AGENDA VOOR DE TOEKOMST

2014 zal vooral in het teken staan van een verdere uitwerking van de in hoofdstuk 1 genoemde strategische agenda Haarlemmermeer en Schiphol. Natuurlijk zullen de afsluitende werkzaamheden die nog voortvloeien uit het Aldersakkoord, zoals de actualisatie van het LIB, worden doorgezet. Ook zullen wij actief blijven in verschillende bestuurlijke gremia, zoals SMASH, BRS en – vanaf mei – de Omgevingsraad Schiphol.

2013 heeft echter wederom laten zien dat het beperken van hinder geen eenvoudige aangelegenheid is. Wij zijn van mening dat de operationele/vliegtechnische mogelijkheden om hinder te beperken zo goed als opgedroogd zijn. Daarom willen wij in 2014 de focus – conform de strategische agenda – verder verschuiven van hinderbeperking naar hinderbeleving. Er is overigens één zeer belangrijke uitzondering op de regel: de verlegging van de Spijkerboorroute. Wij zijn nog steeds overtuigd dat een hinderbeperkende maatregel die tot duizenden minder ernstig gehinderden leidt, moet worden ingevoerd. Haarlemmermeer zal zich dan ook blijven inzetten om de verlegging van de Spijkerboorroute in 2014 opnieuw op de agenda te krijgen.

De focus op hinderbeleving kent drie belangrijke componenten waar wij in 2014 verder op inzetten:

1. **Communicatie en informatievoorziening:** zoals reeds uitvoering besproken in hoofdstuk 1 en 6, vinden wij communicatie en informatievoorziening uitermate belangrijk. Wij willen dan ook in 2014 onderzoeken hoe we nog efficiënter gebruik kunnen maken van verschillende communicatie middelen om hinderbeleving (pro-actief) te beïnvloeden;
2. **Versterken regionale samenwerking:** ook in 2014 zal Haarlemmermeer zich sterk maken voor een verdere regionale samenwerking. De reeds in gang gezette samenwerking met Amsterdam zal verder uitgewerkt worden. 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.
3. **Ruimtelijke Inpassingsmogelijkheden:** in plaats van “achteraf” te zoeken naar hinderbeperkende maatregelen in de lucht (bijv. door het verleggen van routes), zien wij meer heil in het onderzoeken of het meenemen van vliegtuiggeluid aan het begin van de planfase (bijv. door het gebruik van absorberende maatregelen te overwegen). In combinatie met een heldere communicatie (Let op! Er vliegen hier vliegtuigen) zou dit in onze ogen kunnen leiden tot een reductie van de hinderbeleving.

Zoals in het voorwoord van deze voortgangsrapportage reeds benoemt, zit Amsterdam Airport Schiphol al bijna 100 jaar sterk verweven in het DNA van de polder. Haarlemmermeer en Schiphol zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wij willen dit koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken. Haarlemmermeer wil een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving bieden en deel uit maken van een luchthavenregio die uitgaat van de economische en maatschappelijke voordelen van de luchthaven. Een luchthaven die internationaal competitief is, en economische groei en werkgelegenheid genereert. Regionale samenwerking is daarom belangrijk om economie, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid te versterken.