

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

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

★  
2013/26947

Cluster	Ruimtelijke Ontwikkeling
Contactpersoon	H.Keizer en H.Poulsen
Doorkiesnummer	023 -5676062
Uw brief	---
Ons kenmerk	13.0060156\bvrm
Bijlage(n)	2
Onderwerp	Proces SMASH en Haarlemmermeer-west (Westflank). AMvB reservering Parallele Kaagbaan

Verzenddatum

**- 7 JUNI 2013**

Geachte heer, mevrouw,

Middels deze brief willen wij u informeren over de stand van zaken van het programma SMASH en over de ontwikkelingen rond Haarlemmermeer-west.

### **SMASH**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt de noordelijke Randstad als geheel, en in het bijzonder de Metropoolregio Amsterdam (MRA), aangemerkt als prioritaire regio. In het verlengde van de SVIR is voor het zuidwesten van deze regio het programma Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) gestart. SMASH is erop gericht mainport Schiphol en de MRA te versterken, en daarmee de concurrentiepositie van Nederland en het bieden van helderheid voor verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. De besluitvorming van SMASH loopt via de Stuurgroep SMASH, waar rijk, regio en (luchtvaart)sector zitting in hebben. Deze Stuurgroep adviseert aan de rijksopdrachtgever die adviseert aan de minister/staatssecretaris.

Het programma SMASH wordt uitgewerkt volgens drie sporen: verstedelijking/leefbaarheid, economische kracht/ bereikbaarheid en vliegveiligheid. Deze sporen moeten uiteindelijk tot drie producten leiden:

1. Rijksstructuurvisie voor de regio Amsterdam, Schiphol, Haarlemmermeer met richtinggevende ruimtelijke keuzes.
2. Uitvoeringsprogramma c.q. agenda om samen de gemaakte keuzes vorm te geven.
3. Juridische verankering in de AMvB Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Ad 1: of in het kader van SMASH uiteindelijk een Structuurvisie wordt opgesteld is vooral afhankelijk van de resultaten van het spoor: verstedelijking/leefbaarheid. Wanneer dit spoor leidt tot grote ruimtelijke consequenties, ligt het voor de hand dat een Structuurvisietraject wordt ingezet. Het spoor verstedelijking/leefbaarheid gaat over de spanning tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de woningbouwontwikkeling. Onderzocht wordt hoe de balans tussen verstedelijking en luchtvaart in het gebied rond Schiphol in beleid verbeterd kan worden, zodat zowel voldoende ruimte is voor stedelijke ontwikkeling, als voor de ontwikkeling van de luchtvaart.

Ad 2: het versterken van de economische kracht en bereikbaarheid van de regio, krijgt vooral vorm via de Uitvoeringsagenda SMASH. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en Schiphol zijn samen met het Rijk aan het inventariseren welke acties en projecten van belang zijn voor de ontwikkeling van Metropool en Mainport.

Ad 3: de actualisatie van het LIB gaat vooral over vliegveiligheid. Het gaat hierin bijvoorbeeld over gebieden waar beperkingen gelden ter voorkoming van vogelaanvaringen. Het idee is bij ruimtelijke plannen voor de regio rond Schiphol te werken met een 'vogeltoets', waarbij de verantwoordelijke overheid dit plan getoetst wordt op vogelaantrekkende werking. De NRV (Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen) stelt voor om een jaar te experimenteren met zo'n toets. Na de proefperiode wordt besloten over de verdere regulering daarvan. Bij vliegveiligheid gaat het verder om verlaging 'take-off klimvlakken'. De reden hiervan is de groei van het aandeel 2-motorige vliegtuigen en het conformeren aan mondiale wetgeving (ICAO / EU). Voor Haarlemmermeer heeft deze verlaging weinig consequenties.

De planning is erop gericht om in de Stuurgroep SMASH nog voor de zomer beslissingen neemt over de (hoofd)richtingen. Deze zullen dan na de zomer worden uitgewerkt en in het najaar in consultatie worden gebracht. De definitieve besluitvorming wordt medio 2014 verwacht.

#### **Haarlemmermeer-west**

Op 1 mei 2011 is het project Westflank door provincie, gemeente en Hoogheemraadschap teruggegeven aan het Rijk. Dit naar aanleiding van de westelijke keuze van de 380 kV. De provincie Noord-Holland heeft vervolgens het voortouw genomen om te onderzoeken of, en op welke wijze er mogelijk een vervolg aan de ontwikkeling van Haarlemmermeer-west gegeven kan worden. Mede omdat het Rijk op 18 april 2012 in een brief aan de provincie heeft aangegeven dat de Nota Ruimte (€ 46,5 miljoen) voor deze ontwikkeling gereserveerd blijven als de drie regiopartijen een uitvoeringsplan voor dit gebied maken. Daarbij is afgesproken dat deze gelden ingezet kunnen worden voor initiatieven vanuit de regio voor integrale gebiedsontwikkeling (naast natuur en water ook woningbouw en mobiliteit) in Haarlemmermeer-west.

De provincie is vervolgens een plan van aanpak voor een uitvoeringsplan gaan opstellen. Tegelijkertijd is op verzoek van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland een zogenaamde lerende inventarisatie uitgevoerd waarmee het procesmatig verloop van de gebiedsontwikkeling Westflank Haarlemmermeer gedurende de periode 2004-2011 inzichtelijk is gemaakt.

Belangrijkste conclusie is dat de provincie stil moet staan bij haar rol ten aanzien van een nieuwe aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer-west. Op 3 april jongstleden heeft de provincie daarom besloten dat de trekkersrol niet bij de provincie hoort te liggen, maar bij de gemeente Haarlemmermeer. GS vinden dat de provinciale belangen voldoende zijn geborgd in de provinciale en gemeentelijke structuurvisie. GS hebben daarom de gemeente Haarlemmermeer gevraagd het initiatief over te nemen en een gezamenlijk gedragen uitvoeringsplan op te stellen.

Het initiatief voor het opstellen van het uitvoeringsplan en het vervolg daarvan ligt nu bij ons. De reden waarom wij dit oppakken is dat wij het van belang vinden om zelf de regie te houden.

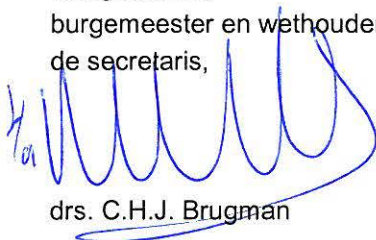
Wij willen direct na de zomer van 2013 besluiten onder welke voorwaarden wij genoemd uitvoeringsplan zullen gaan opstellen. Dit proces doen we samen met de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Rijnland. Ook zij moeten besluiten over het uitvoeringsplan voordat het naar de Minister gestuurd kan worden.

Tot slot zenden wij u ter informatie een afschrift van onze bestuurlijke reacties aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu met betrekking tot het ontwerp-AMvB reservering parallelle Kaagbaan.

Over SMASH en Haarlemmermeer-west zullen wij u na de zomer uitgebreider informeren.

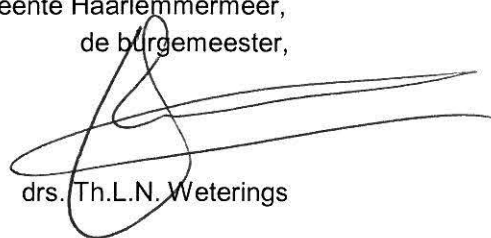
Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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



drs. C.H.J. Brugman

de burgemeester,



drs. Th.L.N. Weterings



gemeente  
**Haarlemmermeer**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw W. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

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

Cluster Maatschappelijke en Economische Ontwikkeling  
Contactpersoon J.J.Kolpa  
Doorkiesnummer 0900-1852  
Uw brief 22 april 2013  
Ons kenmerk 13.0058790\ez/lhz  
Bijlage(n) Geen  
Onderwerp Ontwerp besluit reservering parallelle Kaagbaan

Verzenddatum

**17 MEI 2013**

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 22 april 2013 heeft Dhr. Huyser wethouder A. van Dijk een brief verstuurd, waarin hij het concept ontwerpbesluit reservering parallelle Kaagbaan aanbiedt. Als gemeente met de luchthaven Schiphol op haar grondgebied weten wij als geen ander welke effecten een luchthaven heeft op de omgeving en hoe we hiermee om moeten gaan. Hierbij sturen wij u onze reactie op deze brief. Samengevat is de kern van onze reactie:

- Het verlengen van de reservering is niet in overeenstemming met de afspraken die zijn gemaakt tijdens het bestuurlijk overleg van 11 november 2011.
- Wij onderschrijven het belang van Schiphol voor de economie en van het versterken van een wereldwijd bestemmingsnetwerk. Echter, uw stelling dat de parallelle Kaagbaan noodzakelijk is voor het behoud van de mainportfunctie delen wij niet. Een concrete onderbouwing die deze noodzaak aantoont ontbreekt.
- Er wordt geen rekening gehouden met de uitstralingseffecten van de reservering en de (planologische) onzekerheid die deze reservering voor onbepaalde tijd met zich meebrengt.
- Is het onderhavige besluit via een Algemene Maatregel van Bestuur wel het geëigende instrument om te voorkomen dat onoverkomelijke ruimtelijke beslissingen worden genomen, mede gelet op het feit dat deze AMvB geen algemene, maar specifieke regels kent gericht op een mogelijke aanleg van een parallelle Kaagbaan in de toekomst na 2025?

Bovenstaande lichten wij hieronder toe.

### **Bestuurlijke afspraak over de ruimtereservering parallelle Kaagbaan**

In de brief geeft Dhr. Huyser aan dat het Rijk, met het toepassen van een tijdelijke omgevingsvergunning voor langere tijd, meent een passende en heldere invulling te geven



aan de bestuurlijke afspraak om uiterlijk in 2015 de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied opnieuw te bezien.

Op 11 november 2011 heeft een overleg plaatsgevonden tussen uw ministerie, Provincie Noord Holland, Schiphol en Haarlemmermeer. In de Nota van Toelichting staat vermeld dat op basis van het toen voorliggende ontwerpbesluit genoemde partijen akkoord zijn gegaan. Het nu voorliggende concept ontwerpbesluit wijkt echter af van het in november 2011 besproken ontwerpbesluit. Wij wijzen u erop dat wij niet akkoord zijn gegaan met de langdurige reservering.

Volledigheidshalve willen wij de afspraken uit november 2011 nog eens in deze reactie vermelden:

- Uiterlijk in 2015 wordt, na gezamenlijk overleg, een besluit genomen over het voortzetten van een langdurige ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan.
- Betrokken partijen bepalen in gezamenlijk overleg welke beleidsinformatie nodig is om de nut en noodzaak van verdere reservering te onderbouwen en welke criteria partijen voor hun eigen afweging zullen hanteren.
- Betrokken partijen hebben het belang benadrukt van duidelijkheid over de ruimtelijke consequenties en andere relevante effecten, i.c. hinder, capaciteit, betrouwbaarheid. In dit verband is nadrukkelijk een relatie gelegd met het in kaart brengen van de ruimtelijke impact in het kader van SMASH.

In het bestuurlijk overleg is afgesproken in 2015 een besluit te nemen over de voortzetting van de ruimtelijke reservering. Wij constateren echter, dat dit in het concept ontwerpbesluit nu verschoven is naar 2024. Het heeft ons verbaast dat u deze verlenging al op 3 mei jl. wereldkundig gemaakt heeft, terwijl het hier nog een concept ontwerpbesluit betreft.

Het betreft daarnaast enkel een besluit over de omgevingsvergunning en niet over de ruimtereservering zelf. Dit zou betekenen dat de ruimtereservering voor onbepaalde tijd is. Hiermee, ook gelet op onderstaande punten ten aanzien van onderbouwing en planologische onzekerheid, kunnen wij niet akkoord gaan. Wij achten het essentieel dat er uiterlijk in 2015, conform eerdere afspraken, aan de omgeving (bewoners, bedrijven en overheden) zekerheid geboden wordt.

Wij constateren tevens dat sinds het bestuurlijk overleg in november 2011 de betrokken partijen geen overleg hebben gevoerd over de nodige beleidsinformatie die nodig is om de nut en noodzaak van een verdere reservering te onderbouwen en welke criteria partijen voor hun eigen afweging zullen hanteren. Het concept ontwerpbesluit gaat nu uit van de onderbouwing voor de verlenging, gebaseerd op eerdere onderzoeken en een validatie bij de sector. De gemeente Haarlemmermeer is hierbij niet betrokken.

Het concept ontwerpbesluit meent een passend besluit te zijn in het kader van SMASH. Het is positief te lezen dat tijdelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in het reserveringsgebied. Als deelnemer in het SMASH-traject weten we dat SMASH nog onvoldoende duidelijk heeft wat de ruimtelijke impact is van een parallelle Kaagbaan. De vraag is dan ook wat er bedoeld wordt met 'een passend besluit in het kader van SMASH'.

Tevens vragen wij ons af in hoeverre een reservering voor onbepaalde tijd positief bijdraagt aan een optimale ruimtelijke invulling van het gebied. Wij zijn van mening dat er nog (steeds) onvoldoende duidelijkheid bestaat over de ruimtelijke gevolgen en de uitstralingseffecten.

#### **De onderbouwing van nut en noodzaak**

Als onderbouwing wordt in het concept ontwerpbesluit gerefereerd aan het belang van het mainportbeleid en betrouwbare piekuurcapaciteit. Benadrukt wordt dat een hoge en betrouwbare piekuurcapaciteit noodzakelijk is om de mainportfunctie met een goede huboperatie en sterk netwerk van verbindingen te kunnen behouden.

Wij onderschrijven het belang van Schiphol voor de economie en van het versterken van een wereldwijd bestemmingennetwerk. Wij benadrukken daarnaast de urgentie van de gewenste samenhang tussen internationaal vestigingsklimaat, leefbaarheid, wonen en bereikbaarheid. In onze optiek is met het benadrukken van alleen de mainportfunctie en de piekuurcapaciteit onvoldoende aangetoond dat een parallelle Kaagbaan noodzakelijk is en een cruciale toekomstige schakel voor de concurrentiepositie van Schiphol en de regio is.

In het concept ontwerpbesluit wordt gesteld dat een parallelle Kaagbaan een bijdrage zou kunnen leveren aan het beperken van de hinder en aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio: de parallelle Kaagbaan kan bij een groei van de luchthaven verdere toename van het aantal (ernstig) gehinderden ten opzichte van het huidige banenstelsel beperken. Deze stelling wordt niet onderbouwd. Dat geldt eveneens voor het argument dat door verschuiving van de geluidbelasting er nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de ontwikkeling van woningbouwgebieden.

#### **Uitstralingseffecten van de reservering en planologische onzekerheid**

Op 26 januari 2011 hebben wij de toenmalige staatssecretaris, de heer Atsma, onze inbreng gestuurd in het kader van het ronde tafelgesprek met de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu over de Luchtvaartnota. Ook in het voorliggende concept ontwerpbesluit wordt verwezen naar de Luchtvaartnota. Onze inbreng destijds is nog steeds actueel.

De reservering reikt niet verder dan een mogelijk toekomstige asfaltstrook van de baan. De verwachte geluids- en veiligheidscontouren rondom deze toekomstige baan zijn niet meegenomen. In het concept ontwerpbesluit wordt aangegeven dat de toekomstige beperkingengebieden nog niet definitief zijn vast te leggen. Deels zijn de gebieden immers afhankelijk van de wijze waarop deze baan gebruikt zal worden, mede op basis van operationele concepten die na 2025 zijn ontwikkeld.

Ons standpunt blijft ongewijzigd. Tot op heden heeft er geen gedegen onderzoek plaatsgevonden over de nut en noodzaak van de parallelle Kaagbaan, terwijl de impact van de reservering en het aanleggen van de parallelle Kaagbaan (inclusief een eventuele herconfiguratie van het banenstelsel) nu al sterk voelbaar is in de huidige praktijk.

Voor de bewoners in de directe omgeving van de reservering, voor andere belanghebbenden en voor geplande ontwikkelingen heeft de reservering nu al grote gevolgen. Het hangt als een grauwe wolk boven het gebied, tast de leefbaarheid aan en

drukt op de ontwikkeling ervan. Inwoners van Rijsenhout, Oude Meer, Aalsmeerderbrug, Rozenburg en Burgerveen worden dagelijks met deze onzekerheid geconfronteerd.

Het ontwerpbesluit zal direct effect hebben op woningbouw-ontwikkelingen in de kernen in de directe omgeving van de reservering. Het gebied rondom de reservering staat op slot. Ondernemers en projectontwikkelaars trekken weg, omdat zij niet willen investeren in iets dat op termijn weer zal moeten worden afgebroken of aanzienlijk in waarde zal dalen. De kernen verpauperen hierdoor, terwijl er veelbelovende plannen zijn om deze kernen leefbaar en interessant te houden, rekening houdend met de nabijheid van de luchthaven.

Aangezien een onderzoek naar nut en noodzaak van de (reservering van de) parallelle Kaagbaan tot op heden niet heeft plaatsgevonden zijn wij van mening dat de reservering onnodig hard op de omgeving drukt. Wij hebben bij de minister en de staatssecretaris diverse malen benadrukt dit uit te voeren. Tot op heden zien we dat dit niet gebeurt.

Wij concluderen, met het concept ontwerpbesluit, dat buiten het reserveringsgebied gebiedsontwikkelingen binnen vigerend beleid kunnen worden gerealiseerd. Dhr. Huyser geeft in zijn brief aan dat het kabinet oog heeft voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de directe omgeving rond Schiphol. Dit vinden wij in tegenspraak met de onbepaalde tijd van de reservering die nu in dit ontwerpbesluit leidend is. Daarom willen wij er nogmaals voor pleiten dat rekening wordt gehouden met die (uitstralings)effecten en er maatregelen in het besluit worden verdisconteerd om negatieve effecten op lange termijn te mitigeren of te compenseren.

#### **AMvB als geëigend instrument voor het mogelijk maken van een parallelle Kaagbaan**

Ter voorbereiding op de verdere procedure heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu een voorbereidingsbesluit genomen, dat op 23 april in de Staatscourant is gepubliceerd. Het besluit voorkomt dat er tussentijds, gedurende de procedure tot vaststelling van de AMvB, onomkeerbare ruimtelijke beslissingen ten aanzien van bouwactiviteiten kunnen worden genomen die strijdig zijn met het voorgenomen besluit.

Refererend aan het bestuurlijk overleg in november 2011, waarin in gezamenlijkheid afspraken zijn gemaakt, verbaast ons het dat zonder aankondiging dit voorbereidingsbesluit is genomen. Wij zijn van oordeel dat het - ook vanuit oogpunt van transparantie - van belang is zicht te hebben op de noodzaak van deze AMvB, als geëigend instrument om onomkeerbare ontwikkelingen te voorkomen.

De terugkerende vraag naar een onderzoek over nut en noodzaak van deze verlenging betreft uiteraard ook de (ontwerp)bestemmingsplannen en bestemmingen die binnen het reserveringsgebied van toepassing zijn. Het merendeel van deze bestemmingen betreft een agrarische bestemming. Voor wat betreft de bestemmingen bedrijventerrein zijn dit bijna allemaal bestaande terreinen (Groenenbergterrein, Schiphol zuid west). Ook tegen deze achtergrond vragen wij u nader te onderbouwen waarom deze reservering via een AMvB zinvol en noodzakelijk is.

#### **Tot slot**

Wij constateren dat door het in werking treden van de Wet 'revitalisering generiek toezicht' het toezicht op de naleving verschoven is van de Inspectie Leefomgeving en Transport naar

de Provincie Noord-Holland. De reactie van de Provincie Noord-Holland hierop zullen wij betrekken bij onze inspraakreactie op het definitieve ontwerpbesluit.

Nu er geen besluit genomen wordt over de aanleg van de parallelle Kaagbaan maar er besloten wordt tot een reservering voor onbepaalde tijd, willen wij u erop wijzen dat dit gevolgen heeft voor de afspraken die gemaakt zijn in de Bestuursovereenkomst N201. Zonder aanpassing van deze overeenkomst vervalt deze in 2019. Wij gaan ervan uit dat u hierover met ons op korte termijn in overleg zal treden.

In het concept ontwerpbesluit reservering parallelle Kaagbaan wordt aangegeven dat met het voorkomen van onomkeerbare ruimtelijke beslissingen een nadere bredere politiek-bestuurlijke weging van maatschappelijke kosten en baten van de aanleg van een parallelle Kaagbaan open blijft. Gezien de grote impact van een ruimtereservering kan volgens ons een besluit hierover pas genomen worden als voldoende duidelijk is welke ruimtelijke consequenties en andere effecten (hinder, veiligheid, capaciteit en betrouwbaarheid) helder zijn en evenals de financiële gevolgen die de aanleg van een parallelle Kaagbaan met zich meebrengt. Het openlaten van een bredere weging van maatschappelijke kosten en baten en daarmee nut en noodzaak in combinatie met een reservering voor onbepaalde tijd houdt de directe omgeving in gijzeling over de uiteindelijke gevolgen.

Wij nodigen u hierbij uit voor een werkbezoek aan Haarlemmermeer om onder meer de effecten van dit besluit voor onze kernen met u te bespreken.

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

*Handwritten initials*

  
drs. C.H.J. Brugman

de burgemeester,

  
drs. Th.L.N. Weterings