gemeente
Haarlemmermeer

raadsvoorstel

Onderwerp	Haarlemmermeer en de luchthaven - Strategische Inzet 2022 - 2030
Portefeuillehouder	drs. Jurgen Nobel
Steller	Nienke van Paasschen
Collegevergadering	23 november 2021
Raadsvergadering	
Raadsvoorstelnummer	2021.0002735

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college besluit de raad voor te stellen om:

1. het voorstel 'Haarlemmermeer en de luchthaven - Strategische Inzet 2022 – 2030' vast te stellen en in te stemmen met de strategische inzet op de onderwerpen:
   a. leefbaarheid en gezondheid;
   b. veiligheid en bereikbaarheid;
   c. wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen;
   d. economie;
   e. innovatie;
   f. governance en participatie.

2. Samenvatting

In het voorstel 'Haarlemmermeer en de luchthaven - Strategische Inzet 2022 – 2030' (hierna de Strategische inzet Luchthavenzaken) wordt de inzet van Haarlemmerneer in het Luchthavenzakendossier van de afgelopen twee jaar bestendigd. Hierbij staat de balans tussen duurzame economie en een gezonde leefomgeving centraal. We formuleren onze inzet, doelen en acties per thema. Deze thema's zijn 'Leefbaarheid en gezondheid', 'Veiligheid en bereikbaarheid', 'Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen', 'Economie', 'Innovatie' en 'Governance en participatie'.

Haarlemmermeer heeft voordelen van de luchthaven. De luchthaven zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel ondernemers, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op de luchthaven en hechten waarde aan de mogelijkheden die de luchthaven biedt op het gebied van werk, transport en reizen. Tegelijkertijd zijn er ook nadelen. Een deel van onze inwoners ervaart overlast van vliegtuiggeluid en er zijn ruimtelijke beperkingen. Daardoor zitten sommige gebieden op slot en kunnen er bijvoorbeeld geen nieuwe woningen worden gebouwd. Ook zijn er emissies van zowel vlieg- als wegverkeer die onze luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. Onze ambitie is om de negatieve effecten van de luchthaven op de leefbaarheid en de gezondheid zo minimaal mogelijk te laten zijn. We zetten hierbij onder andere in op minder hinder voor inwoners, een nachtsluiting, randvoorwaarden en heldere en controleerbare afspraken met de luchthaven over het verdienen van eventuele groei van de luchtvaart en de vermindering van hinder voor de omgeving die daar tegenover staat, een

permanent Omgevingsfonds, minder overlast voor onze inwoners door grondgeluid, betere luchtkwaliteit, een nieuw isolatietraject en een duurzame en selectieve ontwikkeling van de luchthaven. We hebben daarnaast een samenwerking met de hotelbranche en de luchthaven om te komen tot een elektrisch hotel shuttlebus systeem. Hierbij werken we samen met hotels en de omgeving en met Schiphol om te komen tot een systeem van elektrische hotel shuttles die bepaalde hotel routes rijden. Dit moet leiden tot minder dieselbusjes en minder uitstoot.

We hebben een nationale luchthaven midden in onze gemeente met specifieke vraagstukken op het gebied van veiligheid en bereikbaarheid. Veiligheid in de lucht en op de grond zijn absolute randvoorwaarden. We hebben bevoegdheden als het gaat om openbare orde en veiligheid, bestemmingsplannen en vergunningen. Het beperken van bestaande risico's, de aanpak van gevolgen en de (voorbereiding op) crisisbeheersing, vergen een nauwe en voortdurende afstemming met alle betrokken veiligheidspartners. Deze inzet zal worden gecontinueerd. Daarnaast moet blijvend aandacht zijn voor (het signaleren van) nieuwe veiligheidsrisico's en trends en ontwikkelingen die een effect kunnen hebben op veiligheid. Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang. Dit is ook essentieel voor de veiligheid op de grond. Ten aanzien van veiligheid zetten we onder andere in op meer aandacht bij het Rijk voor de landzijdige veiligheid bij besluiten die betrekking hebben op de luchthaven en meer aandacht voor een goede bereikbaarheid van de luchthaven, waarbij het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot en met Hoofddorp een belangrijk onderdeel is.

Omdat de luchthaven in Haarlemmermeer ligt, hebben we te maken met ruimtelijke beperkingen en ruimtelijke reserveringen. Zo zijn er de contouren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB), maar ook de ruimtelijke reservering van de parallelle Kaagbaan. Los van ruimtelijke reserveringen en contouren, merken we in onze gemeente de aanwezigheid van de luchthaven. Wij leven zij aan zij met de luchthaven en er wordt op veel plekken zowel gewoond als gevlogen. Wonen en vliegen bestaan naast elkaar. Wij zetten hierbij in op ruimtelijke kwaliteit en maatwerk voor woningbouw. Ook willen we dat de contouren van het LIB worden geactualiseerd.

Het Rijk heeft plannen voor nieuwe rekenregels voor cumulatie van geluid. De nieuwe rekensystematiek heeft een forse verzwaring van de hinderlijkheidsfactor van luchtvaartgeluid. Een gevolg van strengere rekenregels is dat het geluidniveau van de hele MRA wordt bestempeld als slecht. Ook zou voor veel woningbouwprojecten nauwelijks nog te motiveren zijn waarom er een acceptabel geluidsniveau is. Onze inzet is dat de nieuwe rekenregels van tafel gaan dat de huidige rekenregels beleidsneutraal naar de Omgevingswet worden omgezet.

We willen geen extra start- en of landingsbanen in Haarlemmermeer en daarom willen we ook af van de reservering van een Parallelle Kaagbaan. Bij nieuwe ontwikkelingen op de luchthaven zelf zetten we in op optimalisatie van de operatie op Schiphol binnen het huidige luchthaventerrein.

De luchtvaartsector is een belangrijke sector voor de Haarlemmermeerse economie en we willen zo goed mogelijk de kansen benutten die de aanwezigheid van een luchthaven biedt. De luchthaven is een belangrijke banenmotor voor de hele regio. Wij hechten veel waarde aan de internationale connectiviteit. Mede doordat we goed verbonden zijn met de rest van de wereld is Haarlemmermeer een interessante vestigingsplaats voor nationale en internationale bedrijven en organisaties. Tegelijkertijd maakt een te grote afhankelijkheid van de luchthaven onze economie ook kwetsbaar. Al voor de coronacrisis hebben we ingezet op diversificatie om minder afhankelijk te zijn van de luchthaven en ook andere kansen te benutten. De coronacrisis heeft de noodzaak voor diversificatie nog eens benadrukt. Daarnaast willen we dat er

voldoende ruimte voor vrachtvluchten op Schiphol omdat deze belangrijk zijn voor de logistieke sector en met een relatief klein percentage van 3% van de vliegtuigbewegingen voor veel werkgelegenheid zorgt.

Onze ambitie is om op een slimmere manier samen te leven met de luchthaven waarbij we kennis vanuit verschillende wetenschappen en innovatie willen benutten om vraagstukken rondom de luchthaven op te lossen. We willen bijvoorbeeld met onderzoek en experimenten met geluidadaptief bouwen en slimme technologie, zoals de technologie in ramen waarbij geluid wordt verminderd met een ruisonderdrukkend systeem, de leefbaarheid voor onze inwoners verbeteren. Nieuwe ontwikkelingen op de luchthaven kunnen wat ons betreft alleen binnen afnemende milieu- en geluidscontouren plaatsvinden. Innovatie kan perspectief aan de luchtvaart bieden om zich te blijven ontwikkelen op Schiphol.

Hoewel Haarlemmermeer bestuurlijk aan tafel zit in de verschillende overleggremia, zijn wij geen bevoegd gezag als het gaat om het nemen van besluiten over het nationale luchtvaartbeleid. Wij zetten in op samenwerking met lokale en regionale medeoverheden om onze belangen gezamenlijk in Den Haag te agenderen. Met gesprekken en zienswijzen oefenen wij invloed uit daar waar de besluiten worden genomen.

Wij vinden het daarnaast belangrijk dat ook inwoners en bedrijven kunnen participeren. Participatie dient laagdrempelig en breed toegankelijk te zijn. Aangezien het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) voor besluitvorming rondom de luchthaven bevoegd gezag is, ligt daar ook de primaire verantwoordelijkheid voor het organiseren van participatie. Wij zetten in op goede communicatie. Dit kan zijn door zelf te communiceren, maar gaat ook om het vragen van goede communicatie over de luchthaven of over besluitvorming over de luchthaven.

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) wordt beëindigd. Ter vervanging van de ORS zet het Rijk langs twee sporen een Bestuurlijke kolom en een Maatschappelijke Raad Schiphol op. Wij hebben zelf ambtelijk en bestuurlijk continu contact met verschillende partijen, inwoners en bewonersvertegenwoordigers over de luchthaven. Hierbij delen we onder andere onze standpunten en werken op verschillende onderwerpen samen. Dit stond en staat los van een ORS of een Maatschappelijke Raad.

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

We willen onze inzet van de afgelopen twee jaar in het luchthavenzakendossier bestendigen. Eerder hebben we gesproken over een goede verdeling van de lusten en de lasten. Het uitgangspunt werd vervolgens de balans tussen economie en leefbaarheid. We leggen nu het accent op de balans tussen duurzame economie en een gezonde leefomgeving.

Vanuit Haarlemmermeer is behoefte aan connectiviteit met de rest van de wereld, die van belang is voor onze economie, werkgelegenheid en ons vestigingsklimaat. We willen de focus verleggen van kwantiteit naar kwaliteit. Daarbij staat connectiviteit centraal.

De balans geldt wat ons betreft ook voor de luchthaven ten opzichte van onze andere opgaven. De ruimte in onze gemeente en in de regio wordt steeds schaarser. Verschillende opgaven beconcurreren elkaar op ruimte. Er moet in onze gemeente ook ruimte blijven voor ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave en de energietransitie. Ook de bereikbaarheid moet op orde zijn. De luchtzijdige en landzijdige veiligheid blijven absolute randvoorwaarden.

Wat is de aanleiding, context?
In 2013 is door ons een strategische agenda luchthavenzaken opgesteld. Deze strategische agenda was sterk verweven met het Aldersakkoord en met de toen nog in oprichting zijnde Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarna is deze agenda binnen de kaders steeds geactualiseerd middels een paragraaf 'Agenda voor de toekomst' in de jaarlijkse voortgangsrapportages Luchthavenzaken. Inmiddels is het Aldersakkoord afgelopen en is er een nieuw tijdperk aangebroken waarin gesprekken over de toekomst van de luchtvaart plaatsvinden. Er is vanuit het kabinet een Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld en er zijn verschillende trajecten vanuit het Rijk zoals het vaststellen van een nieuw Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB), de herziening van het Luchtruim en de uitwerking van een nieuwe governance structuur die in de plaats van de ORS moet komen. Ook zijn er op verschillende niveaus tal van inhoudelijke ontwikkelingen gaande, zoals de Europese Green Deal, de effecten van de coronacrisis en ruimtelijke en economische ontwikkelingen op lokaal en regionaal gebied. Dit alles leidt tot een herziening en actualisatie van onze strategische inzet voor luchthavenzaken.

Welk doel wordt nagestreefd?
Het doel van onze strategische inzet is het vaststellen van onze uitgangspunten van hoe we met de aanwezigheid van de luchthaven willen omgaan en wat onze inzet hierbij is. Het doel is om de lijn die de afgelopen twee jaar is ingezet te bestendigen. In ons coalitieakkoord "Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer" staat dat leefbaarheid en groei van de luchthaven in balans moeten zijn. Met de Strategische Inzet Luchthavenzaken wordt hieraan verder vormgegeven. Onze inzet en speerpunten worden toegelicht met daarbij een overzicht van acties die wij hieraan verbinden. Over de inzet vanuit Haarlemmermeer is de raad regelmatig geïnformeerd en bij de zienswijze op de Luchtvaartnota is de raad vooraf de mogelijkheid geboden om op onze zienswijze te reageren. Ook met de jaarlijkse Voortgangsrapportage Luchthavenzaken wordt onze inzet toegelicht.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?
In de Strategische Inzet Luchthavenzaken lichten we onze inzet, speerpunten en bijbehorende acties toe. Deze zijn in lijn met het coalitieakkoord en eerder vastgestelde ambities maar geactualiseerd aan de huidige context waarbij een Luchtvaartnota is vastgesteld door het kabinet en er een einde is gekomen aan de looptijd van het Aldersakkoord.

Een kanttekening is dat tijdens het opstellen van dit raadsvoorstel onduidelijkheid bestaat over de koers van een nieuw kabinet ten aanzien van de luchtvaart. Gezien de dynamiek van het luchtvaartdossier en de grote mate van afhankelijkheid van besluitvorming in Den Haag, is het goed mogelijk dat inzet of acties worden aangepast. Onze eigen inzet blijft hierbij ons uitgangspunt.

3.3 Wat mag het kosten?
Aan de uitvoering van deze nota zijn, naast de beschikbare ambtelijke capaciteit, geen kosten verbonden.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De raad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders op het gebied van de strategische inzet op de onderwerpen 'Leefbaarheid en gezondheid', 'Veiligheid en bereikbaarheid', 'Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen', 'Economie', 'Innovatie' en 'Governance en participatie' in het Luchthavenzakendossier. Het college is verantwoordelijk voor de uitvoering en binnen het college is de portefeuillehouder Luchthavenzaken eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?

Er vinden voortdurend gesprekken plaats met inwoners, lokale en regionale overheden, het Rijk, Royal Schiphol Group en de luchtvaartsector als onderdeel van de dialoog met de omgeving over de luchthaven.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad/het college over de voortgang worden geïnformeerd?

Jaarlijks wordt een voortgangsrapportage Luchthavenzaken opgesteld en deze wordt ter bespreking aan de raad gezonden.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Binnen het luchthavenzaken dossier werken we vooral veel samen in het regionale samenwerkingsverband van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS bestaat uit 56 gemeenten en 4 provincies. Provincie Noord-Holland is voorzitter en Haarlemmermeer is vicevoorzitter. Het MRA gebied valt binnen het BRS gebied. In de MRA dossiers waarbij het luchtvaart dossier relevant is, wordt afgestemd tussen de BRS en de MRA.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de loco-secretaris, de burgemeester,

b/a P. van der Meulen.

Michiel Ruis

b/a M. Steffens-v.d. Water

Marianne Schuurmans-Wijdeven

Bijlage(n):

- Haarlemmermeer en de luchthaven - Strategische Inzet 2022 - 2030



Haarlemmermeer en de luchthaven Schiphol

Een goed evenwicht tussen duurzame economie en gezonde leefomgeving
Strategische Inzet 2022-2030

november 2021

Colofon

Tekst, vormgeving en drukwerk
Gemeente Haarlemmermeer
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp
Telefoon 0900 1852
E-mail info@haarlemmermeer.nl
Internet www.haarlemmermeer.nl

Fotografie
Kees van der Veer

november 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Doel 5
1.3 Proces 5

2. Strategische Inzet 2030 6
2.1 Inleiding en context 6
2.2 In balans, een goed evenwicht tussen duurzame economie en gezonde leefomgeving 6
2.3 Een geschiedenis en toekomst van transformaties 6
2.4 Naar een duurzame economie en een gezonde leefomgeving 7

3. Leefbaarheid en gezondheid 8
3.1 Inleiding 8
3.2 Gezondheid 8
3.3 Geluid 8
3.3.1 Geluid 8
3.3.2 Grondgeluid 9
3.3.3 Geluid meten en berekenen 9
3.4 Ultrafijn stof en uitstoot 9
3.5 Hinderbeperking 10
3.5.1 Verdeling van vliegverkeer over andere luchthavens 10
3.5.2 Nachtsluiting 11
3.5.3 Kijk ook naar andere mogelijkheden voor hinderbeperking 11
3.5.4 Bekijk hinder vanuit verschillende wetenschappen 11
3.6 Omgevingsfonds 11
3.7 Nieuwe ronde Isolatie 11
3.8 Inzet, speerpunten en acties 12

4. Veiligheid en bereikbaarheid 15
4.1 Inleiding 15
4.2 Veiligheid 15
4.3 Bereikbaarheid 16
4.4 Inzet, speerpunten en acties 17

5. Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen 18
5.1 Inleiding 18
5.2 Wonen en vliegen 18
5.3 Ruimtelijke beperkingen 19
5.3.1 LIB-contouren 19
5.3.2 Cumulatie geluid 19
5.4 Ruimtelijke ontwikkeling Schiphol 20
5.4.1 Nieuwe ontwikkelingen 20
5.4.2 Banenstelsel 20
5.4.3 Reservering Parallelle Kaagbaan 20
5.4.4 Overige opgaven 20
5.5 Inzet, speerpunten en acties 21

6. Economie 22
6.1 Inleiding 22
6.2 Duurzame Economie 22
6.3 Connectiviteit, netwerkkwaliteit en selectiviteit 22
6.4 Logistiek en vrachtvluchten 23
6.5 Diversificatie 23

6.6 Inzet, speerpunten en acties 23

7. Innovatie 25
7.1 Inleiding 25
7.2 Innovatie en verduurzaming 25
7.3 Geluidadaptief bouwen 26
7.4 Structurele middelen voor innovatie 26
7.5 Inzet, speerpunten en acties 26

8. Governance en participatie 28
8.1 Inleiding 28
8.2 Bestuurlijke samenwerking 28
8.3 Overlegorganen en participatie 28
8.4 Communicatie 29
8.5 Samenwerking en overleg met de Luchthaven, LVNL en luchtvaartpartijen 29
8.6 Samenwerking en overleg met overige partijen 29
8.7 Inzet, speerpunten en acties 30

9. Overig 32
9.1 Inleiding 32
9.2 Coronacrisis en de luchtvaart 32
9.3 Politieke situatie in Den Haag 32
9.4 Europese regelgeving en de Green Deal 32

10. Samenvatting inzet 34

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2013 hebben wij een strategische agenda luchthavenzaken opgesteld. Deze strategische agenda was sterk verweven met het Aldersakkoord en met de toen nog in oprichting zijnde Omgevingsraad Schiphol (ORS). Daarna is deze agenda binnen de kaders steeds geactualiseerd middels een paragraaf 'Agenda voor de toekomst' in de jaarlijkse voortgangsrapportages Luchthavenzaken. Inmiddels is het Aldersakkoord afgelopen en is er een nieuw tijdperk aangebroken waarin gesprekken over de toekomst van de luchtvaart plaatsvinden. Er is vanuit het kabinet een Luchtvaartnota 2020-2050 vastgesteld en er zijn verschillende trajecten vanuit het Rijk zoals een nieuw Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol, de herziening van het Luchtruim en de uitwerking van een nieuwe governance structuur die in de plaats van de ORS moet komen. Ook zijn er op verschillende niveaus tal van inhoudelijke ontwikkelingen gaande, zoals de Europese Green Deal, de effecten van de coronacrisis en ruimtelijke en economische ontwikkelingen op lokaal en regionaal gebied. Dit alles leidt tot onze strategische inzet voor luchthavenzaken.

1.2 Doel

Het doel van onze strategische inzet is het vaststellen van onze uitgangspunten van hoe we met de aanwezigheid van de luchthaven willen omgaan en wat onze inzet hierbij is. Het gaat om het bestendigen van de lijn van de afgelopen twee jaar. We hebben deze lijn in verschillende zienswijzen, waaronder de zienswijze op de Luchtvaartnota, uitgedragen. We formuleren doelen en acties die hier bij passen. Daarnaast gaat onze strategische inzet ook over waar we zelf over gaan en waar anderen over gaan. En over hoe we ons tot andere partijen verhouden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de luchtvaartsector, de rijksoverheid, de medeoverheden in de regio en omwonenden. De strategische inzet is het uitgangspunt voor de komende acht jaar.

1.3 Proces

Het luchtvaartdossier is een dynamisch dossier waarbij voortdurend nieuwe ontwikkelingen zijn. Er vinden voortdurend gesprekken plaats over de luchthaven met inwoners, in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), met het Rijk, met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en met Schiphol. Als uitgangspunt hebben we onze eigen inzet en doelen. Tegelijkertijd maken wij zelf geen nationaal luchtvaartbeleid. Dat gebeurt in Den Haag en Brussel en is ook afhankelijk van internationale wet- en regelgeving in de luchtvaart. Gezien de verschillende ontwikkelingen, waaronder de nieuwe Luchtvaartnota en de looptijd van het Aldersakkoord tot en met 2020, willen we onze inzet opnieuw vaststellen. Met onze strategische inzet in de hand reageren we op nieuwe ontwikkelingen en proberen we onze eigen doelen te behalen. Deze zal ook terug te zien zijn in zienswijzen en in onze Luchthavenzaken voortgangsrapportages.

Het luchtvaartbeleid wordt in Den Haag gemaakt. De minister is bevoegd gezag en na een kabinetsbesluit is de Tweede Kamer aan zet. Door samenwerking met decentrale overheden en de rijksoverheid en door beïnvloeding willen we onze inzet agenderen en onze doelen proberen te realiseren. Daarnaast gaan we parallel hieraan ook aan de slag met onderwerpen en vraagstukken waar we zelf of zelf en in samenwerking met anderen een rol in kunnen pakken.

2. Strategische Inzet 2030

2.1 Inleiding en context

Er gaat bijna geen dag voorbij zonder nieuws gerelateerd aan Schiphol; of het nu gaat over groei, geluidsoverlast, gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, klimaat of werkgelegenheid. Een groot deel van de discussie wordt gepolariseerd gevoerd. Men wil meer of minder en is voor of tegen. We komen er op deze manier echter niet verder mee. Interessant zijn ook juist de ontwikkelingen, kansen en innovaties die deze werelden bij elkaar kunnen brengen. Onze huidige tijd, een tijdperk van grote urgente opgaven op allerlei niveaus, dwingen ons om op een andere manier naar de luchthaven, naar onze gemeente en deze regio te kijken. We willen verbonden blijven met de wereld. Die verbondenheid met de wereld brengt ons veel. Het maakt van Nederland, en Haarlemmermeer in het bijzonder, een groot internationaal knooppunt van mensen, kennis en goederen. Daarmee brengt het ons welvaart, de mogelijkheid om de wereld te ontdekken en de mogelijkheid om vriendschappen en familiebanden over grenzen heen te onderhouden. Tegelijkertijd maakt een te grote afhankelijkheid van de luchthaven ons kwetsbaar. De coronacrisis had en heeft een enorme impact op de luchtvaart en daarmee ook op onze economie. Door diversificatie wordt de afhankelijkheid, en daarmee de kwetsbaarheid, minder.

Ook onze inwoners en ondernemers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. Haarlemmermeer heeft voordelen van de luchthaven. Maar er is een keerzijde: de luchthaven heeft ook een negatieve impact op de leefomgeving, de gezondheid van onze inwoners, op het klimaat en op onze ontwikkelmogelijkheden en deze impact willen we zo minimaal mogelijk laten zijn.

2.2 In balans, een goed evenwicht tussen duurzame economie en gezonde leefomgeving

Eerder hebben we gesproken over een goede verdeling van de lusten en de lasten. Het uitgangspunt werd vervolgens de balans tussen economie en leefbaarheid. Nu specificeren we dit uitgangspunt en leggen het accent op de balans tussen duurzame economie en een gezonde leefomgeving.

Er is een aantal ontwikkelingen waardoor we onze strategische inzet verder willen specificeren en aanscherpen. Zo is het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen in 2019 bereikt, is er wereldwijd een enorme klimaat- en verduurzamingsopgave en zijn er door onderzoek nieuwe inzichten over de effecten van uitstoot en geluid van vliegverkeer op omwonenden. Ook is er meer aandacht gekomen voor gezondheid. Wij willen daarom dat de luchtvaart en de luchthaven snel verduurzamen en dat er duidelijke en controleerbare afspraken komen over een afname van (grond)geluid en uitstoot.

De mondiale vraag naar luchtvaart is in de afgelopen decennia enorm toegenomen en door toenemende welvaart en globalisering is de verwachting dat deze vraag blijft in de toekomst. Ook is er vanuit Haarlemmermeer behoefte aan connectiviteit, die van belang is voor onze economie, werkgelegenheid, vestigingsklimaat en de behoefte om te reizen. Daarom willen we de focus verleggen van kwantiteit naar kwaliteit. Daarbij staat connectiviteit centraal.

Daarnaast geldt de balans wat ons betreft ook voor de luchthaven ten opzichte van onze andere opgaven. De ruimte in onze gemeente en in de regio wordt steeds schaarser. Verschillende opgaven beconcurreren elkaar op ruimte. Er moet in onze gemeente ook ruimte blijven voor ontwikkelingen zoals de woningbouwopgave en de energietransitie. Ook de bereikbaarheid moet op orde zijn. De luchtzijdige en landzijdige veiligheid blijven absolute randvoorwaarden.

2.3 Een geschiedenis en toekomst van transformaties

Deze omgeving kent al een rijke traditie van vernieuwing en transformatie. Voordat in 1852 deze polder werd drooggelegd, was er veel weerstand van de vissers, omdat hun verdienmodel zou verdwijnen. De urgentie was echter groot en na de drooglegging was Haarlemmermeer een plek waar boeren konden pionieren. De vis maakte plaats voor graan. Ruim een eeuw geleden begon in het noordoosten van de polder in een modderpoel nog een immense transformatie: het ontstaan van de nationale luchthaven Schiphol. De Nederlandse luchtvaart, Schiphol en KLM liepen in het verleden steeds voorop met nieuwe ontwikkelingen. Zo is de AirportCity hier ontwikkeld en ook de uitbouw van het hub-and-spoke systeem. Met het hub-and-spoke systeem halen luchtvaartmaatschappijen passagiers bij elkaar

naar één knooppunt, de hub, om voldoende massa te creëren om intercontinentale vluchten te vullen zodat deze rendabel gevlogen kunnen worden. Dit systeem is hier tot ultieme wasdom gebracht door de KLM en wordt nu succesvol gekopieerd door de Gulf Carriers. Het huidige systeem zorgt voor een goede conncectiviteit. Hierin verwachten wij veranderingen. Korte afstandvluchten zullen vaker vertreind worden en ook de ontwikkeling van vliegtuigen zorgt voor veranderingen. Zo kunnen kleinere vliegtuigen nu al langere afstanden afleggen waardoor meer mogelijkheden ontstaan voor internationale verbindingen tussen kleinere vliegvelden. In de toekomst zal elektrisch vliegen mogelijk zijn en is het denkbaar dat kleinere vliegtuigen korte afstanden tussen kleinere vliegvelden gaan vliegen. En daarnaast is er de enorme verduurzamingsopgave voor de luchtvaart, die met de Europese Green Deal nog eens wordt onderstreept en waar luchtvaart volwaardig in meedoet. Er gaan hoe dan ook weer veranderingen in de luchtvaart plaatsvinden. Wij verwachten dat de verduurzaming en innovatie van de luchtvaart de volgende transitie is en dat deze kansen biedt voor een positief effect op onze leefomgeving.

Naast luchtvaart zijn er grote urgente vraagstukken zoals het creëren van een gezonde leefomgeving, klimaatverandering, de energietransitie, de schaarste aan ruimte en woningen en de landzijdige bereikbaarheid.

2.4 Naar een duurzame economie en een gezonde leefomgeving

De aanwezigheid van de luchthaven zorgt er ook voor dat allerlei opgaves en vraagstukken die ook om ruimte vragen elkaar beconcurreren qua ruimte. Deze uitdagingen lossen we niet alleen op. We gaan ook niet zelf de Luchtvaartnota herschrijven. Het is wel relevant om bij onze inzet rekening te houden met de context van de (internationale) luchtvaart en de verschillende opgaven die er zijn. In onze strategische inzet ligt de nadruk op de vraag: hoe gaan we als gemeente nu en in de toekomst om met de aanwezigheid van de nationale luchthaven binnen onze gemeentegrenzen? We formuleren onze inzet, doelen en acties per thema. Hierbij zullen we in kaart brengen wie verantwoordelijk is en wie bevoegd gezag is. We gaan over veel dingen niet zelf, maar beschrijven welke rol we voor onszelf zien. Vaak is beïnvloeding het hoogst haalbare, daar zijn we realistisch in. We hebben daarnaast ook acties waar we wel zelf over gaan en hierin willen en kunnen we een verschil maken.



Figuur 1 (fotograaf Margo Oosterveen): Foto van een vliegtuigspotter bij Schiphol.

3. Leefbaarheid en gezondheid

3.1 Inleiding

Haarlemmermeer heeft voordelen van de luchthaven. Schiphol zorgt voor een goede internationale bereikbaarheid. Veel ondernemers, inwoners en reizigers maken gebruik van de voorzieningen op Schiphol en hechten waarde aan de mogelijkheden die Schiphol biedt op het gebied van werk, transport en reizen. Tegelijkertijd is er ook hinder. Een deel van onze inwoners ervaart overlast van vliegtuiggeluid en er zijn ruimtelijke beperkingen. Daardoor zitten sommige gebieden op slot en kunnen er bijvoorbeeld geen nieuwe woningen worden gebouwd. Ook zijn er emissies van zowel vlieg- als wegverkeer die onze luchtkwaliteit negatief beïnvloeden. Onze ambitie is om de negatieve effecten van de luchthaven op de leefbaarheid en de gezondheid zo minimaal mogelijk te laten zijn.

3.2 Gezondheid

Gezondheid in relatie tot de luchthaven is een belangrijk thema voor Haarlemmermeer. Dit komt omdat we door onderzoek steeds meer weten over gezondheid en het heeft de laatste jaren een prominentere plek gekregen in het maatschappelijke debat. Er is bezorgdheid over de eigen gezondheid vanwege de nabijheid van de luchthaven onder inwoners. Geluidsbelasting door vliegverkeer kan zorgen voor stress en hierdoor kunnen gezondheidsklachten ontstaan. Geluidsbelasting door vliegverkeer in de nacht zorgt bij een deel van onze inwoners voor (ernstige) slaapverstoring. Ook zijn er zorgen over de luchtkwaliteit door de uitstoot van vliegverkeer. Van ultrafijn stof weten we dat het niet goed is voor de gezondheid en schade op kan leveren. We zijn in afwachting van de resultaten van een meerjarig onderzoek van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) hiernaar. Tegelijkertijd zijn er signalen uit (inter)nationale onderzoeken en tussentijdse resultaten van het RIVM-onderzoek dat ultrafijn stof een negatief effect op de gezondheid heeft.

Het ligt voor de hand dat gezondheidsrisico's worden gewogen bij nieuwe planontwikkelingen vanuit het Rijk. Dat moet nu ook al, maar dit moet meer. Zo willen we dat er extra inspanningen worden gedaan voor mitigerende maatregelen. Als het Rijk in het LVB1 in kaart brengt dat schadelijke stoffen op bepaalde plekken toenemen dan moeten er mitigerende maatregelen tegenover staan om een toename tegen te gaan.

Een voorbeeld van hoe we willen dat gezondheid beter wordt meegewogen, is ons pleidooi voor een nachtsluiting. Als het gaat om nachtvluchten dan vinden we dat gezondheid zwaarder moet worden meegewogen en daarom pleiten we voor een nachtsluiting.

Gezondheid gaat niet alleen over luchtkwaliteit en bescherming tegen geluid. Gezondheid is ook het hebben van een baan, prettig kunnen wonen, faciliteiten en voorzieningen. Ook hierbij gaat het om een goede balans.

3.3 Geluid

3.3.1 Geluid

Het vliegverkeer in onze gemeente zorgt voor een behoorlijke geluidsbelasting. Hoe hoog deze is, hangt af van de locatie in de gemeente. Er zijn grote lokale verschillen, soms zelfs binnen een kern. Of mensen hinder ondervinden, hangt van verschillende factoren af. Wij zetten zowel in op een afname van de geluidsbelasting als op een afname van hinderbeleving.

We willen ook een ander systeem om de geluidsruimte van Schiphol te bepalen. Tot nu toe gelden de gelijkwaardigheidscriteria in combinatie met een maximum aantal vliegtuigbewegingen. Dit systeem houdt in dat binnen een bepaalde geluidscontour een X aantal mensen mag worden belast. Hierbij speelt de gemiddelde belasting een grote rol en ook het aantal mensen dat op een bepaalde plek woont. De laatste jaren blijkt dat mensen die hinder ervaren vooral last hebben van piekbelasting en niet van gemiddelden. Wij zetten in op een systeem waarbij duidelijkheid voor bewoners komt wat zij maximaal aan geluidsbelasting op de gevel mogen verwachten.

3.3.2 Grondgeluid

Een deel van onze inwoners ondervindt hinder door grondgeluid. Deze hinder speelt onder andere in Hoofddorp-Noord en in Badhoevedorp. Wij willen dat deze hinder afneemt. We hebben zelf blijvend aandacht voor de complexiteit van de problematiek van grondgeluid.

In Hoofddorp-Noord hebben de aangelegde geluidsribbels een positief effect op het reduceren van grondgeluid in het gebied achter de ribbels. Ook zijn er nieuwe mogelijkheden met isolatie. Tot nu toe is geen oplossing gevonden om de hinder van grondgeluid in Badhoevedorp te verminderen. Dit heeft zowel met de complexiteit van hinderbeperkende maatregelen op de locatie te maken, als erkenning van de problematiek.

We agenderen het onderwerp grondgeluid voortdurend bij het Rijk. Er is nog altijd weinig erkenning voor het probleem en er zijn geen normen voor. Wij spreken hen daarop aan, in gesprekken maar ook in zienswijzen. In de Haarlemmermeerse zienswijze op de Luchtvaartnota is uitgebreid ingegaan op het volledig ontbreken van grondgeluid in de Ontwerp-Luchtvaartnota. In de Nota van Antwoord wordt wel ingegaan op grondgeluid en wordt aangegeven dat het kabinet en de luchtvaartsector onderkennen dat grondgeluid hinder geeft voor de omgeving. Er wordt echter aangegeven dat onderzoek naar laagfrequent geluid uitwijst dat het meten en berekenen hiervan zeer complex is, waardoor het niet mogelijk is om hiervoor een handhaafbare norm te stellen. Hoewel er geen normen zijn, wordt aangegeven dat het kabinet wil inventariseren of er uitvoerbare mogelijkheden zijn om grondgeluid te verminderen. Wij willen dat het Rijk ondanks de complexiteit normen vaststelt en dat zij meer betrokken is bij het oplossen van de problematiek.

In het hinderreductiepakket van Schiphol en de LVNL ontbraken maatregelen die betrekking hebben op grondgeluid. In de zienswijze van Haarlemmermeer is gevraagd om erkenning voor grondgeluid in Badhoevedorp en om ook maatregelen voor deze hinder onderdeel te maken van hun hinderreductiepakket. Schiphol en LVNL hebben daarop aangegeven dat hinder van grondgeluid alsnog een plek krijgt binnen hun hinderreductie pakket. Wij willen samen met inwoners, experts en de luchtvaartsector optrekken om oplossingen voor elkaar te krijgen om grondgeluid te reduceren. We zien hierbij een leidende rol voor Schiphol en LVNL.

Wij willen een leefbare en gezonde luchthavenregio. Dit vormt een randvoorwaarde voor een verdere ontwikkeling de luchthaven.

Voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente waar mogelijk hinder is door grondgeluid willen we dat rekening wordt gehouden met het effect hiervan. Al in een ontwerpfase willen we uitzoeken hoe we het beste met het grondgeluid kunnen omgaan. Ook willen we kijken of nieuwe ontwikkelingen kansen bieden om het grondgeluid te verminderen. Hiervoor is onderzoek en expertise nodig.

3.3.3 Geluid meten en berekenen

Wij vinden het belangrijk dat geluidsbelasting van vliegverkeer goed inzichtelijk wordt gemaakt. Er wordt al gemeten en dat meetsysteem wordt geoptimaliseerd. De gemeente Haarlemmermeer wil dat metingen ook benut kunnen worden om berekend geluid te valideren. Daarnaast moet er goede informatievoorziening zijn voor omwonenden over gemeten geluid in de omgeving van Schiphol. Als nieuwe procedures worden ingevoerd of er een experiment is met een maatregel die hinderbeperking beoogt, dan moeten de metingen bij een nul situatie en een nieuwe situatie met elkaar vergeleken kunnen worden.

We willen aansluiten bij het landelijke meetprogramma. Zo kunnen metingen en berekeningen worden vergeleken en kan het geluidmeetnetwerk vanuit het Rijk worden gefinancierd.

3.4 Ultrafijn stof en uitstoot

We willen normen voor ultrafijn stof. Tot nu toe zijn deze er wereldwijd niet. We willen daarnaast maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. We zijn met Schiphol in gesprek over wat zij kunnen doen. Schiphol heeft een Actieplan om ultrafijn stof bij de bron te reduceren. Zo zet Schiphol in op zo veel mogelijk op de grond elektrificeren. Schiphol doet ook onderzoek naar manieren om ultrafijn stof af te vangen met waternevel. Ook zijn er experimenten met elektrisch taxiën.

We kijken ook naar wat we zelf kunnen doen om ultrafijn stof te verminderen. Zo zijn we bezig met de elektrische hotel shuttlebussen. Hierbij werken we samen met hotels en de omgeving en met Schiphol om te komen tot een

systeem van elektrische hotel shuttles die bepaalde hotel routes rijden. Dit moet leiden tot minder dieselbusjes en minder uitstoot. We willen ook naar meer mogelijkheden op zoek om zelf, of in samenwerking met andere partijen en medeoverheden, ultrafijn stof te verminderen. We willen ook de kennis van het RIVM-onderzoek naar ultrafijn stof hierbij benutten.

Behalve ultrafijn stof zijn er ook het 'gewone' fijnstof en stikstof. Wij zetten in op dalende lijnen van alle uitstoot.

3.5 Hinderbeperking

De afgelopen jaren heeft Haarlemmermeer samen met Schiphol, de LVNL, omwonenden, ORS-bewonersvertegenwoordigers en de BRS, meestal onder de regie van de Omgevingsraad, gewerkt aan hinderbeperking. Het ging vooral om luchtzijdige maatregelen om geluidhinder te beperken voor omwonenden. Hoewel het goed is dat zo veel mogelijk aan hinderreductie wordt gedaan aan de luchtzijdige kant, blijft het een nadeel dat veel maatregelen leiden tot verschuiving van hinder. Met de huidige systematiek van het Rijk wordt uitgegaan van de per saldo berekening. Dat houdt in dat wanneer een hinderbeperkende maatregel er per saldo voor zorgt dat er minder gehinderden zijn, die maatregel als succesvol wordt gezien. Er zijn voorbeelden waarbij hinder daadwerkelijk is afgenomen doordat bijvoorbeeld met een bocht om een woonkern heen wordt gevlogen. Door de per saldo benadering komt het echter ook voor dat door een hinderbeperkende maatregel hinder op een plek met relatief veel inwoners afneemt en op een andere plek met minder inwoners, toeneemt. Wanneer dit laatste gebeurt zijn er naast 'winnaars' ook 'verliezers'. Onze voorkeur gaat daarom vooral uit naar generieke maatregelen die tot minder hinder voor de hele omgeving leiden, zoals stillere vliegtuigen en een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Daarnaast zien we kansen voor innovatieve maatregelen aan de landzijdige kant, waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende wetenschappen, ook gericht op de positieve beleving van de omgeving. Denk hierbij aan manieren om zowel geluid te reduceren maar ook met water en groen een positief effect op hinderbeleving te creëren. Hiervoor zijn onderzoek, samenwerking, middelen en draagvlak nodig.

Hinderbeperking voor onze inwoners is een van onze belangrijkste speerpunten omdat het een belangrijke rol speelt als het gaat om het verbeteren van de leefomgeving.

Hinderbeperking is door het Rijk belegd bij Schiphol en de LVNL. Wij zijn betrokken bij hinderbeperkende maatregelen die ons raken. Ook agenderen we hinder die in de gemeente speelt en vragen we om oplossingen.

De hinderbeperkende maatregelen die het meest kansrijk en technisch mogelijk waren, zijn de afgelopen jaren al genomen. Denk hierbij aan vaste bochtstralen, routeoptimalisatie, glijvluchten, het NNHS, de geluidribbels, verbod op de meest lawaaiige vliegtuigen.

3.5.1 Verdeling van vliegverkeer over andere luchthavens

Er is wereldwijd een hele grote vraag naar vliegen. De verwachting is dat deze vraag, ook na herstel van de luchtvaart na de coronacrisis, heel groot blijft. Er zijn opkomende economieën waar de welvaart onder mensen toeneemt en het een kwestie van tijd is voordat vliegen voor nieuwe groepen toegankelijk wordt. Tegelijkertijd is er een klimaatcrisis en heeft ook de luchtvaartsector een opgave om te verduurzamen. De vraag is hoeveel van de vraag naar luchtvaart kun en wil je als Nederland accommoderen? En vervolgens is de vraag hoe je dat binnen Nederland verdeelt over de verschillende luchthavens.

Wat ons betreft krijgt elke luchthaven een eigen specialiteit. Op Schiphol willen we inzetten op vliegverkeer dat bijdraagt aan het internationale netwerk. Hierbij past een netwerk van bestemmingen naar belangrijke economische centra. Wij vinden het zonde als er binnen de schaarse ruimte die er op Schiphol is, nog meer vluchten naar vakantiebestemmingen komen. Wij willen graag ruimte houden voor vrachtvluchten, die bijdragen aan het internationale netwerk. Ook willen we liever lange afstandsvluchten dan kort afstandsvluchten, waar alternatieven voor bestaan.

Door vakantievluchten over andere luchthavens te verdelen, ontstaat wat ons betreft ruimte op Schiphol voor vluchten die bijdragen aan het netwerk.

Door de verdeling van vliegverkeer over verschillende luchthavens in Nederland, wordt de hinder beter verdeeld. Hierover zijn ook al afspraken gemaakt in het Aldersakkoord. Hierin stond onder andere dat als je selectiviteit op Schiphol wilt, er een alternatief moet zijn. Uit onderzoek bleek Lelystad Airport het beste alternatief.

Op Lelystad Airport is hiervoor ruimte, er is inmiddels een verkeersverdelingsregel (VVR), maar over de opening van deze luchthaven is nog altijd geen definitief besluit genomen. Het verplaatsen van vluchten naar andere luchthavens is een van de laatste grote hinderbeperkende maatregelen voor de Schipholregio. Het is bovendien een afspraak die al in 2008 is gemaakt en onderdeel is van het Aldersakkoord. Deze afspraak is bedoeld om de Schipholregio te ontlasten en om ruimte te creëren op Schiphol voor vluchten die bijdragen aan het internationale netwerk.

3.5.2 Nachtsluiting

Wij zetten in op een nachtsluiting met als doel een aaneengesloten periode van rust in de nacht voor onze inwoners en inwoners in de regio. Een aaneengesloten periode van rust zorgt voor een positief effect op de gezondheid. Hierbij moet aandacht zijn voor de effecten van een nachtsluiting. Wat is het effect van het verplaatsen van vluchten naar de dag? Hoe zien de randen van de nacht eruit? Moeten overdag vaker 4 banen worden ingezet? En wat zijn de effecten op het netwerk? Er is daarom onderzoek nodig naar de effecten van een nachtsluiting.

Hierbij zou ook moeten worden gekeken naar verplaatsing van vluchten uit de nacht op Schiphol naar andere luchthavens in Nederland. Als nachtvluchten moeten worden verplaatst naar de dag dan leidt dit mogelijk tot extra drukte in de randen van de nacht of tot het vaker inzetten van secundaire banen overdag. Het verplaatsen van vluchten naar andere Nederlandse luchthavens, waaronder Lelystad Airport, biedt een oplossing voor de hele Schipholregio.

3.5.3 Kijk ook naar andere mogelijkheden voor hinderbeperking

Daarnaast willen we dat meer wordt gekeken naar andere manieren van hinder beperken dan alleen luchtzijdige maatregelen. Ook moeten er maatregelen op de grond worden genomen. Hierbij moet niet alleen worden gedacht aan isolatie van woningen, maar moet ook worden gekeken naar maatregelen in de buitenruimte. Hinder ontstaat door een combinatie van factoren. Dit zorgt ervoor dat hinder van vliegverkeer verschillend wordt ervaren door inwoners uit hetzelfde gebied. Meer factoren dan vliegtuiggeluid spelen mee bij hoe mensen hun woonomgeving beoordelen.

3.5.4 Bekijk hinder vanuit verschillende wetenschappen

Wij willen dat los van verbeteringen aan de luchtzijdige kant, ook vanuit andere wetenschappen naar hinderbeperking wordt gekeken. Er zijn aanknopingspunten in de Luchtvaartnota hiervoor. Het Rijk heeft bijvoorbeeld geluidadaptief bouwen in de Luchtvaartnota stevig omarmd. Haarlemmermeer heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in de kennisontwikkeling hiervan en stond aan de basis van deze ontwikkeling. Om dit onderzoek in de praktijk te brengen, heeft de gemeente een pilot geluidadaptief bouwen opgezet. Inmiddels hebben het Rijk, de provincie en Schiphol geïnvesteerd in een gezamenlijke pilot naar geluidadaptief bouwen.

3.6 Omgevingsfonds

De minister heeft in 2019 aangekondigd dat er een Omgevingsfonds moet komen als opvolger van de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS). Wij zetten in op een permanent Omgevingsfonds. Er moet continue worden geïnvesteerd in de omgeving om de leefomgeving positief te beïnvloeden en de mogelijkheid voor maatwerk voor individuele bewoners moet ook blijven bestaan.

3.7 Nieuwe ronde Isolatie

Er is in het verleden een isolatieproject rondom Schiphol geweest waarbij woningen zijn geïsoleerd. Wij willen dat er een nieuwe ronde komt voor isolatie. Enerzijds om woningen die in de eerste ronde niet zijn geïsoleerd alsnog te isoleren, maar ook voor herstelwerkzaamheden bij al aangebrachte isolatie. Ook moet het isolatiegebied opnieuw worden bekeken. Hierbij kan worden gekeken naar slimme combinaties om niet alleen tegen geluid te isoleren maar dat de isolatie de woning ook energiezuiniger maakt. Dit geldt ook andersom. Als mensen hun woning isoleren om deze energiezuiniger te maken dan zouden ze erop geattendeerd kunnen worden dat zij rekening houden met isoleren tegen geluid.
Als mensen niet in aanmerking komen voor isolatie zou er advies moeten kunnen worden ingewonnen over wat kun je zelf aan je woning verbeteren om minder hinder van geluidsbelasting van vliegtuigen te hebben. Tenslotte moet maatwerk voor isolatie voor individueel gedupeerden mogelijk blijven via een Omgevingsfonds.

3.8 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Nachtsluiting	Meer rust in de nacht, aaneengesloten periode van rust in de nacht	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden Gezamenlijk met verschillende medeoverheden een onderzoek laten doen naar de invulling van de nacht
2)	Heldere en controleerbare afspraken, duidelijke kaders en randvoorwaarden over verdienen van eventuele groei	Vooraf duidelijkheid voor de omgeving over wat zij kunnen verwachten en hoe eventuele groei verdiend kan worden.	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden Samenwerken met het Rijk en ingrediënten meegeven aan het Rijk voor de afspraken
3)	Minder hinder voor inwoners	Minder hinder voor inwoners in de volle breedte	Het Rijk bevoegd gezag luchtvaartbeleid Schiphol en de LVNL Haarlemmermeer	Wij blijven voortdurend op zoek naar nieuwe mogelijkheden voor hinderbeperking. Onze focus is hierbij op de landzijdige kant. Onderzoek en experiment laten uitvoeren naar Geluidsadaptief bouwen Zo veel als mogelijk de principes van geluidadaptief bouwen toepassen bij ontwikkelingen in de gemeente We zijn betrokken bij het pakket van hinderbeperkende maatregelen van Schiphol en LVNL Wij agenderen hinder bij Schiphol, LVNL en het Rijk en vragen om erkenning en oplossingen
4)	Permanent Omgevingsfonds	Continue investering in de omgeving om de leefomgeving positief te beïnvloeden, maar ook voor maatwerk voor individuele bewoners, waaronder maatwerk isolatie wanneer woningen niet binnen de isolatie regeling vallen.	Het Rijk Schiphol Luchtvaartsector	Ideeën ontwikkelen over hoe de opvolger van de SLS eruit moet komen te zien Beïnvloeden
5)	Nieuw isolatie traject vanuit het Rijk	Woningen in geluidbelaste gebieden zijn goed geïsoleerd. Zowel herstel van al aangebrachte isolatie als aanbod om nog niet geïsoleerde woningen uit de eerste ronde	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden

		alsnog te isoleren. Bij een nieuw isolatietraject moet ook worden gekeken of het isolatiegebied nog actueel is bij een operatie van 500.000 vliegtuigbewegingen.		
6)	Betere luchtkwaliteit	Betere luchtkwaliteit Minder schadelijke stoffen Normen voor ultrafijn stof	Het Rijk is bevoegd gezag ILT is verantwoordelijk voor toezicht op uitstoot GGD/ RIVM meet uitstoot Haarlemmermeer	Gezamenlijk met verschillende medeoverheden onderzoek laten doen naar innovatieve maatregelen om de luchtkwaliteit in woonwijken te verbeteren Onderzoek deelname aan het Schone Luchtakkoord GGD en RIVM om advies vragen over handelingsperspectief Beïnvloeden Wij vragen aan het Rijk normen voor grondgeluid Inzet op kennisvergroting, in samenwerking met andere partijen, heldere communicatie en gezamenlijk handelen in de regio Schiphol vragen om vlotte uitvoer van hun Actieplan ultrafijn stof Schiphol voert eigen Actieplan ultrafijn stof uit
7)	Transparante informatie vanuit het Rijk over niveaus van grondgeluid en (ultra)fijn stof rondom luchthavens	Inzicht voor iedereen over niveaus van grondgeluid en (ultra)fijn stof rondom luchthavens	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden
8)	Nieuw kader en systeem voor geluid	Een kader waarbij de geluidsbelasting bij 500K vliegtuigen het maximum is. Vanaf dat punt alleen nog maar een dalende lijn. Duidelijkheid wat een individuele inwoner maximaal kan verwachten aan geluid op de gevel.	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden
9)	Een uniform meetsysteem vanuit het Rijk	Valideren berekeningen vliegtuiggeluid	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden

10)	Schiphol wordt op een duurzame en selectieve manier ontwikkeld	Schiphol wordt in balans met de omgeving ontwikkeld. Het gaat om duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving.	Het Rijk is bevoegd gezag Ook de slotcoördinator heeft een rol bij de verdeling van slots Europese regelgeving over de uitgifte van slots bepaalt voor het grootste deel de slotuitgifte	Beïnvloeden Lobby, samen met medeoverheden, richting Brussel over de effecten van de huidige Europese slotverordening
11)	Gecontroleerd herstel na coronacrisis	Een geleidelijk en gematigd herstel zodat Schiphol niet ineens heel snel aan het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen zit.	Het Rijk is bevoegd gezag Ook de slotcoördinator heeft een rol bij de verdeling van slots Europese regelgeving over de uitgifte van slots bepaalt voor het grootste deel de slotuitgifte	Beïnvloeden Lobby, samen met medeoverheden, richting Brussel over de effecten van de huidige Europese slotverordening

4. Veiligheid en bereikbaarheid

4.1 Inleiding

Veiligheid in de lucht en op de grond zijn absolute randvoorwaarden. We hebben een luchthaven midden in onze gemeente. Dat betekent dat er naast de algemene openbare veiligheidsaspecten, ook specifieke vraagstukken zijn op het gebied van veiligheid en bereikbaarheid. We hebben bevoegdheden als het gaat om openbare orde en veiligheid, bestemmingsplannen en vergunningen. Bekend is dat de vliegveiligheid op Schiphol geborgd is tot en met 540.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit is meer dan het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000. Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang. Dit is ook essentieel voor de veiligheid op de grond.

4.2 Veiligheid

Onze burgemeester is verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid in Haarlemmermeer en dus ook op Schiphol. Dit geldt voor zowel het landzijdige gedeelte voor de security, als op het luchtzijdige gedeelte achter de security van de luchthaven. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de vliegveiligheid en heeft dit als uitgangspunt.

Naast algemene veiligheidsrisico's, die gelden voor onze gehele gemeente, brengt de luchthaven specifieke veiligheidsrisico's met zich mee. Daarbij gaat het zeker niet alleen om risico's die direct gerelateerd zijn aan het vliegen zelf, maar ook om grotere veiligheidsrisico's op andere vlakken. Als voorbeelden: de uitgebreide en complexe infrastructuur, mobiliteit, crowd control, brandveiligheid, risicovolle bedrijfsactiviteiten, goederen en gevaarlijke stoffen, infectieziekten en terrorisme.

Wij willen een veilige en bereikbare luchthaven. Daarbij gaat het om zowel veiligheid in de lucht als op de grond.

Schiphol staat voortdurend in het middelpunt van de aandacht. Vanwege dit feit en de aard en omvang van de activiteiten die er plaatsvinden, zullen (nieuwe) veiligheidsrisico's zich mogelijk eerder op de luchthaven manifesteren dan elders. Te denken valt bijvoorbeeld aan ondermijning, betogingen, klimaatactivisme, cyber- en drone aanvallen, pandemieën en problematiek rond dak- en thuislozen en verwarde personen. Dit vereist scherpte en voortijdige onderkenning van ontwikkelingen met (mogelijk) effect op de veiligheid.

Het beperken van bestaande risico's, de aanpak van gevolgen en de (voorbereiding op) crisisbeheersing, vergen hoge inzet en een nauwe en voortdurende afstemming met alle betrokken veiligheidspartners. Deze inzet zal worden gecontinueerd en, waar dat nog niet het geval is, structureel worden geborgd. Daarnaast moet blijvend aandacht zijn voor het signaleren van nieuwe veiligheidsrisico's en trends en ontwikkelingen die een effect kunnen hebben op veiligheid. Wij vinden het belangrijk dat we goed betrokken zijn bij aandachtspunten op het gebied van vliegveiligheid, omdat dit een effect kan hebben op de openbare orde en veiligheid.

Wij willen dat het Rijk bij de ontwikkeling van Schiphol meer aandacht heeft voor landzijdige veiligheid en bereikbaarheid. Voor de coronacrisis stond de landzijdige veiligheid op en rond de luchthaven met een capaciteit van 500.000 vliegtuigbewegingen al onder druk. Kleine verstoringen van de luchthavenprocessen konden al voor grote effecten op het gebied van openbare orde en veiligheid zorgen. Het gaat vooral over problemen op het gebied van crowd management, mobiliteit en de capaciteit van de Koninklijke Marechaussee. Denk hierbij aan de stroomstoring in het voorjaar van 2018 en de brandstofstoring in de zomer van 2019.

Voor veiligheid geldt dat het een absolute randvoorwaarde is. Het is belangrijk dat vooraf duidelijk is hoe veiligheid geborgd is en blijft als er keuzes worden gemaakt of als er nieuwe ontwikkelingen zijn. Onze inzet is daarbij dat bij nieuwe ontwikkelingen zowel naar de effecten op de luchtzijdige als op de landzijdige veiligheid wordt gekeken. Consequenties van die effecten moeten vooraf in kaart worden gebracht.

4.3 Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang. Dit is essentieel voor de veiligheid op de grond. Dit staat los van een eventuele groei van het aantal vluchten of passagiers. Mocht er een toename van vluchten of passagiers zijn dan wordt het nog urgenter om knelpunten op te lossen en om nieuwe knelpunten te voorkomen.

Goed ontwikkelde infrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de zogenoemde Mainport (een knooppunt in belangrijke transportroutes) en daarmee voor de economische ontwikkeling van de regio. Uitbreiding en verbetering van de Multimodale Knoop Schiphol (MKS) en de verbetering van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten heeft de eerste prioriteit. De huidige MKS is gebouwd in de jaren '90 en is berekend op 21,3 miljoen luchtreizigers per jaar met als bestemming of vertrekpunt Schiphol. In 2019, voor de coronacrisis, verwerkte Schiphol al ruim 51 miljoen luchtreizigers. Ook is het aantal treinen en trein- en busreizigers in diezelfde periode sterk toegenomen. Het treinstation is inmiddels uitgegroeid tot een van de belangrijkste van het land met zes perronsporen, waar in 2019 dagelijks ruim 98.000 in- en uitstappende reizigers gebruik van maakten. Met 26 buslijnen en bijna 140 lijnbussen per uur is Schiphol Centrum een groot busstation. Daarnaast zijn er ook nog het taxi- en het groepsvervoer. Wij zetten in op een snelle uitvoering van het plan voor de MKS zodat bij een toename van het aantal reizigers niet opnieuw congestie ontstaat.

Wij willen een bereikbare luchthavenregio. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor economische ontwikkeling en woningbouw.

Omdat de MKS een onvoldoende duurzame oplossing is, zijn aanvullende maatregelen nodig. Dat is een van de redenen dat de doortrekking van de Noord/Zuidlijn is geagendeerd. Uitvoering van deze plannen is noodzakelijk om capaciteit en veiligheid ook op termijn zeker te stellen. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp is een belangrijke oplossing. Het biedt een extra vervoersmogelijkheid van en naar Schiphol. Hierdoor vermindert de druk op de huidige systemen. Dit is ook noodzakelijk om station Schiphol veilig te houden. Door vanaf station Hoofddorp de metro een deel van de capaciteit van de sprinters over te laten nemen, ontstaat ook ruimte voor meer internationale treinen vanaf Schiphol die korte afstandsvluchten kunnen vervangen.

Doordat er in onze gemeente veel werkgelegenheid is, is er dagelijks een enorme woon-werk pendel. Er zijn twee keer zoveel banen in onze gemeente als dat er werkende beroepsbevolking is. 80% van de mensen die in onze gemeente werkt, woont niet in onze gemeente. Van onze inwoners werkt 60% buiten Haarlemmermeer. Van alle werknemers op Schiphol woont ongeveer 13% in Haarlemmermeer. Ook reizen passagiers van en naar de luchthaven. Daarnaast wordt het station op Schiphol gebruikt als overstappunt door OV-reizigers. Ook zijn er veel logistieke bedrijven in onze gemeente en in de regio. Dit betekent dat er dagelijks veel vervoersstromen zijn en dat er druk is op onze bereikbaarheid. We willen goed bereikbaar zijn en blijven. Dit gaat niet vanzelf. Wij zoeken hierin de samenwerking op in de regio en bij het Rijk.

Gezien de woningbouwopgave in onze gemeente en in de regio gaat ook deze ontwikkeling impact hebben op de bereikbaarheid van onze gemeente en Schiphol. Want ook de nieuwe inwoners verplaatsen zich van en naar werk. Wij houden zelf ook aandacht voor de bereikbaarheid van en binnen de gemeente.

Wij werken samen met de regio en het Rijk aan de bereikbaarheid. Voorbeelden hiervan zijn het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en BO MIRT, waar ook het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot en met Hoofddorp in zit. Voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is een aanvraag bij het Nationaal Groeifonds gedaan, hiervan is 1,5 miljard onder voorwaarden toegekend.

Binnen SBaB wordt ook gekeken naar Redesign-wegen, waar het functioneren van het hoofdwegennet (A4, A5, A9, A10) rondom Amsterdam en Schiphol centraal staat. Binnen dit traject zijn ook de gevolgen voor het onderliggend wegennet in onze gemeente van belang, zoals de N201.

Ondertussen wordt gezamenlijk doorgegaan met de uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen, inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen van luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets.
.

4.4 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Meer aandacht bij het Rijk voor de landzijdige veiligheid bij besluiten die betrekking hebben op de luchthaven	Landzijdige veiligheid zit goed geborgd in stukken van het Rijk die betrekking hebben op de luchthaven	Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden Samenwerken met het Rijk en ingrediënten meegeven
2)	Wij zijn goed aangehaakt bij aandachtspunten op het gebied van vliegveiligheid en landzijdige veiligheid	Wij zijn goed aangehaakt bij aandachtspunten op het gebied van vliegveiligheid en landzijdige veiligheid die een effect kunnen hebben op de openbare orde en veiligheid	Haarlemmermeer	Samenwerken met het Rijk en de luchtvaart partijen
3)	Meer aandacht bij het Rijk voor de bereikbaarheid van de luchthaven	Landzijdige veiligheid zit goed geborgd in stukken van het Rijk die betrekking hebben op de luchthaven	Het Rijk Regio	Beïnvloeden Samenwerken met het Rijk en ingrediënten meegeven Samen optrekken met de regio om de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar de verkenningen fase in het MIRT te krijgen. Samen optrekken met de regio in het traject Redesign-wegen
4)	De doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot en met Hoofddorp	Goede bereikbaarheid van zowel Schiphol als Hoofddorp. Een extra modaliteit vermindert de druk op de huidige systemen.	Het Rijk Regio	Beïnvloeden Samenwerken met het Rijk en ingrediënten meegeven Samen optrekken met de regio om de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar de verkenningen fase in het MIRT te krijgen. Samen optrekken met de regio in het traject Redesign-wegen

5. Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen

5.1 Inleiding

Doordat Schiphol in Haarlemmermeer ligt, hebben we te maken met ruimtelijke beperkingen en ruimtelijke reserveringen. Zo zijn er de contouren van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) maar ook de ruimtelijke reservering van een parallelle Kaagbaan. Los van ruimtelijke reserveringen en contouren, merken we in de hele gemeente de aanwezigheid van de luchthaven. Wij leven zij aan zij met de luchthaven en er wordt op veel plekken zowel gewoond als gevlogen. Wonen en vliegen bestaan naast elkaar. In het vorige hoofdstuk zijn we uitgebreid ingegaan op hinder en hinderbeperking. In dit hoofdstuk zetten we uiteen hoe we aankijken tegen de ruimtelijke beperkingen, de contouren en het wonen en vliegen vraagstuk en wat onze inzet is.

Wij zetten in op ruimtelijke kwaliteit en maatwerk voor woningbouw.

5.2 Wonen en vliegen

Met 31 woonkernen en de luchthaven binnen onze gemeentegrenzen weten wij als geen ander hoe het is om samen te leven met de luchthaven. Vaak zijn inwoners die lang in onze gemeente wonen, gewend aan vliegtuigen. “Het hoort erbij”, “Ik hoor ze wel maar ik heb er geen last van”, “we verdienen ons geld met Schiphol” en “het zijn vooral nieuwe inwoners die klagen, ze weten toch dat Schiphol hier ligt?” De meeste inwoners zijn tevreden over hun woonomgeving en de leefbaarheid in hun wijk. Ook is er grote vraag naar woningen in onze gemeente. Hoewel er een landelijk tekort aan woningen is, is de vraag naar woningen ook in onze gemeente groot. Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor goede ruimtelijke ordening. Los van contouren, bekijken we zelf of een plek een geschikte plek is om te wonen. Hierbij kijken we naar meer dan alleen het aspect vliegtuiggeluid. Bij de keuze om ergens te willen wonen, wegen mensen ook meer aspecten mee dan alleen vliegtuiggeluid.

Nieuwe kennis en inzichten willen we meenemen in nieuwe ontwikkelingen, bij voorkeur al in de ontwerpfase. Ook vinden we het belangrijk dat nieuwe inwoners goed geïnformeerd zijn over de aanwezigheid van vliegverkeer en de geluidsbelasting rondom hun woning. Er zijn de laatste jaren verschillende websites opgezet voor informatievoorziening voor (nieuwe) inwoners. Zo kunnen inwoners op postcode niveau zien hoeveel vliegverkeer er nabij hun (nieuwe) woning is en is ook een website en app waarop de voorspelling van het vliegverkeer wordt gegeven. Deze ontwikkelingen in de informatievoorziening zijn door Schiphol en de LVNL gezamenlijk met de omgeving opgezet. Deze informatievoorziening maakte onderdeel uit van het Aldersakkoord en wij hebben hier ook aan meegewerkt. We hebben invulling gegeven aan de informatieplicht met de beleidsregel wonen en vliegen.

Juist omdat we het zo belangrijk vinden dat er prettig kan worden gewoond in onze gemeente, zijn we continu op zoek naar manieren om de leefkwaliteit goed te houden of te verbeteren. Omdat we niet bepalen welke motoren er op een vliegtuig zitten en hoeveel vliegtuigen er vliegen, kijken we hierbij naar waar we wél kunnen bepalen. We gaan over de kwaliteit van onze eigen leefomgeving. Daarom hebben we onderzoek laten doen naar geluidadaptief bouwen. De komende jaren willen we verder uitwerken hoe we met deze technieken een goede leefkwaliteit kunnen behouden en verbeteren. Lokaal kunnen er verschillen zijn in de mate waarop het vliegverkeer een impact heeft op de leefomgeving. Met het Fieldlab Geluidadaptief bouwen willen we de stap zetten van onderzoek en theorie naar het toepassen in de praktijk. In hoofdstuk 7 over Innovatie gaan we nader in op geluidadaptief bouwen.
Naast geluidadaptief bouwen willen we ook inzetten op vooraf bepalen voor wie we bouwen en leefstijlen en kennis over hinderbeleving en geluidbelasting meenemen in de ontwerpopgave.

5.3 Ruimtelijke beperkingen

5.3.1 LIB-contouren

Er zijn afspraken gemaakt met de regio, dat het LIB zou worden aangepast op basis van het Luchthavenverkeer besluit (LVB)1. In de Luchtvaartnota komt het Rijk hierop terug. Er zouden te veel ontwikkelingen en onderzoeken zijn die maken dat het Rijk de contouren voorlopig niet wil aanpassen.

Wij willen dat de contouren van het LIB worden geactualiseerd. Uiteraard willen we minder beperkingen. We gaan ervan uit dat als de contouren worden geactualiseerd dat mede door stillere vliegtuigen en het in de Luchtvaartnota genoemde groei verdien model, de contouren kleiner worden. Daarnaast moeten de contouren op de juiste plek liggen vanuit de noodzaak dat de juiste gebieden worden beschermd.

Het Rijk is tot nu toe terughoudend en niet bereid de contouren te actualiseren, ondanks eerdere afspraken om dit wel te doen. Wij zullen blijven aandringen op het actualiseren van de LIB-contouren. Dat is dan meteen een nulpunt vanaf waar de afname van hinder kan worden gemeten. Als in de Luchtvaartnota wordt uitgegaan van groei, mits de hinder niet toeneemt, dan zou die contour dus niet groter kunnen worden.

5.3.2 Cumulatie geluid

De Aanvullingswet geluid van het Rijk bevat de wet- en regelgeving over geluid onder de Omgevingswet. De inwerkingtreding van de Omgevingswet gaat gepaard met een aantal beleidswijzigingen. Ook op het gebied van luchtvaartgeluid. Er zijn twee belangrijke wijzigingen die reden geven tot zorgen. Ten eerste wordt het werkingsgebied voor cumulatie luchtvaartgeluid groter. Het gebied waarin je wettelijk bent verplicht om luchtvaartgeluid mee te nemen in de cumulatie van geluid wordt verruimd naar de 48 Lden contour van Schiphol. Nu geldt deze verplichting alleen voor ontwikkelingen binnen het beperkingengebied LIB. Ten tweede telt de bijdrage van luchtvaart tot meer dan 10 dB zwaarder mee. De nieuwe rekensystematiek heeft een forse verzwaring van de hinderlijkheidsfactor van luchtvaartgeluid (geregeld in de Aanvullingsregeling). De bijdrage van luchtvaart in het gecumuleerde geluidniveau is daardoor fors hoger en loopt op tot meer dan 10 -12 dB.

De uitbreiding van het werkingsgebied in combinatie met de aanscherping van de rekenregels doen volgens het Rijk recht aan de daadwerkelijk beleefde hinder in de omgeving van Schiphol. Wij vinden dat de nieuwe rekenregels niet aansluiten bij de realiteit. Bovendien denken wij dat als het Rijk meent dat luchtvaartgeluid zo veel hinderlijker is dan tot nu toe werd gedacht, het Rijk iets aan het luchtvaartgeluid moet doen en niet rekenregels strenger maken.

Een gevolg van strengere rekenregels is dat het geluidniveau van de hele MRA wordt bestempeld als slecht. Ook zou voor veel woningbouwprojecten nauwelijks nog te motiveren zijn waarom er een acceptabel geluidsniveau is.

Ook komen de nieuwe rekenregels van hetzelfde Rijk die ook afspraken met ons en de regio heeft gemaakt over de realisatie van een fors aantal woningen door het enorme woningtekort. Binnen de MRA is er een woningbouwbehoefte van 250.000 woningen tot 2040. Daarnaast houdt het Rijk in haar eigen plannen voor de luchtvaart geen rekening met haar eigen nieuwe rekenregels.

Onze zorgen zijn gezamenlijk met de regio onder de aandacht gebracht bij de minister. De minister heeft de keuze gemaakt om de nieuwe rekenregels wel op te nemen, maar nog niet in werking te laten treden. Dit in afwachting van een brede impactanalyse die de effecten van de nieuwe rekenregels in kaart moeten brengen.

Parallel aan de brede impactanalyse blijft Haarlemmermeer samen met de gemeentes in de Schipholregio, de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vereniging voor Nederlandse gemeenten (VNG) en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op alle niveaus aandacht vragen voor de problematiek met de nieuwe rekenregels.

De urgentie is groot. Er wordt vanuit het Rijk ruimtelijk gezien alleen geredeneerd vanuit de luchtvaartoperatie. Het hoort een brede afweging te zijn waarbij meerdere maatschappelijk belangen worden gewogen. Ook kan de meeste ruimte maar één keer gebruikt worden. Vanuit luchtvaart is er een belang om voldoende ruimte en capaciteit beschikbaar te houden voor de mainportfunctie en de netwerkkwaliteit van Schiphol. Tegelijkertijd is er een enorme schaarste aan woningen. De uitdaging is om een oplossing te vinden die recht doet aan de lange termijn luchtvaartontwikkeling én de lange termijn woningbouwopgave in de regio.

5.4 Ruimtelijke ontwikkeling Schiphol

Wij hebben eerder onze voorkeur uitgesproken voor optimalisatie binnen het huidige luchthaventerrein. Dit houden wij vast en onze inzet is dan ook dat ontwikkelingen van de luchthaven ten aanzien van de operatie van de luchthaven moeten plaatsvinden binnen het huidige luchthaventerrein. Ruimte in onze gemeente wordt alleen maar schaarser en de vraag is wat accommodeer je waar? Wij moeten hierin selectief zijn want we kunnen en willen niet alles accommoderen.

De luchthaven neemt al veel ruimte in beslag. Veel, omdat het 13,5% van ons grondgebied betreft en we daarnaast te maken hebben met een beperkingengebied rondom de luchthaven. Veel, omdat er een schaarste aan ruimte is in Haarlemmermeer en in de regio omdat allerlei vraagstukken elkaar beconcurreren op ruimte. Veel, omdat er naast het luchthaventerrein en de LIB-contouren ook nog een ruimtelijke reservering is voor een parallelle Kaagbaan. Tenslotte ook veel, omdat Schiphol een grotere oppervlakte heeft in vergelijking tot andere grote luchthavens. Schiphol kan wat ons betreft ontwikkelen binnen Schiphol centrum en binnen het huidige banenstelsel. Er zijn 5 banen (exclusief de Oostbaan) en dit zijn meer banen dan op veel andere grote luchthavens.

5.4.1 Nieuwe ontwikkelingen

Ruimtelijke groei van de luchthaven ten aanzien van de operatie van de luchthaven dient zo veel mogelijk te worden beperkt en dient gepaard te gaan met een aantoonbare afname van de hinder en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de (directe) omgeving van de luchthaven.

Bij nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur materialen gebruikt die geluid dempen. Er moeten in ieder geval geen materialen worden gebruikt waardoor geluid wordt versterkt. Ook moet worden gekeken of nieuwe ontwikkelingen een positief effect kunnen hebben op de reductie van grondgeluid.

Ook innovaties in de luchtvaart kunnen in de toekomst tot wijzigingen op de luchthaven leiden. Bij nieuwe ontwikkelingen willen we samenwerken met de luchthaven om de effecten op de omgeving in kaart te brengen.

5.4.2 Banenstelsel

Onze inzet is dat er geen start- en landingsbanen bij komen. Nieuwe banen zorgen voor meer ruimtebeslag in een gebied waar al schaarste aan ruimte is. Ook zou het leiden tot een uitbreiding van geluidbelast gebied.

5.4.3 Reservering Parallelle Kaagbaan

De ruimte voor een eventuele Parallelle Kaagbaan wordt nu bijna twee decennia gereserveerd. Het werpt al meer dan 20 jaar een schaduw over het gebied van de reservering en het aangrenzende gebied. Wij zetten in op het zo snel mogelijk opheffen van de reservering en wij willen geen Parallelle Kaagbaan.

De argumenten vanuit het Rijk voor de reservering zijn het betrouwbaarder maken van de vliegoperatie en het creëren van capaciteit. Ook zou er sprake zijn van mogelijke hinderbeperking ten zuidoosten van Schiphol als de parallelle Kaagbaan vluchten van de Aalsmeerbaan zou kunnen accommoderen. Maar nut en noodzaak zijn niet onderbouwd en ook zijn geen alternatieven in kaart gebracht. De reservering beperkt de ontwikkelmogelijkheden van het gebied van de reservering, te beginnen met het dorp Rijsenhout. Een eventuele toekomstige veiligheidszone en een toekomstige geluidszone leggen beperkingen op aan het gebied waardoor waardevermindering ontstaat. Dit levert leegstand en verloedering op.
Realisatie van een parallelle Kaagbaan zou een deel van Rijsenhout onleefbaar maken, er zou gesaneerd moeten worden en de leefkwaliteit van het overige deel zou aanzienlijk verslechteren. Ook is een verslechtering te verwachten in het omliggende gebied en in het verlengde van de baan, ook buiten onze gemeente en provinciegrens.

5.4.4 Overige opgaven

De woningbouwopgave, de energietransitie, de klimaatopgave en de behoefte aan connectiviteit en het accommoderen van luchtvaart. Dit zijn slechts een aantal vraagstukken die in onze gemeente spelen en vaak regionale, nationale of soms internationale elementen bevatten. Er is fysieke ruimte nodig voor de verschillende vraagstukken. Er is ook afstemming nodig, zowel regionaal als op rijksniveau. Dit om ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en nadelen van de luchthaven te beperken. Ook tegengestelde ambities en dilemma's moeten worden besproken en er moeten keuzes worden gemaakt.

5.5 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Nieuwe kennis en inzichten willen we meenemen in nieuwe ontwikkelingen, bij voorkeur al in de ontwerpfase.	Goede leefkwaliteit	Haarlemmermeer	Onderzoek uittesten in de praktijk Samenwerking met verschillende partners waaronder het Rijk, lokale en regionale overheden, Schiphol en kennis- en wetenschapsinstituten
2)	(Toekomstige) inwoners zijn goed geïnformeerd zijn over de aanwezigheid van vliegverkeer en de geluidsbelasting rondom hun (toekomstige) woning.	(Toekomstige) inwoners zijn goed geïnformeerd	Haarlemmermeer	Informatie beschikbaar stellen Uitvoeren informatieplicht zoals vormgegeven in de beleidsregel wonen en vliegen
3)	Actualisatie van de contouren van het LIB	Contouren liggen op de juiste plek	Het Rijk Haarlemmermeer	Beïnvloeden
4)	Geen nieuwe rekenregels voor cumulatie geluid	Omgeving niet op slot	Haarlemmermeer i.s.m. regionale en lokale overheden	Beïnvloeden
5)	Optimalisatie van de operatie van de luchthaven binnen huidige luchthaven terrein	Ruimtebeslag beperken	Haarlemmermeer	Beïnvloeden Betrokken bij plannen Schiphol
6)	Opheffen van de reservering van de Parallelle Kaagbaan	Ruimtebeslag beperken Beperking ontwikkeling Rijsenhout en omliggende gebied opheffen	Haarlemmermeer Het Rijk is bevoegd gezag	Beïnvloeden
7)	Geen ruimtelijke reserveringen meer	Voorkomen dat gebieden jarenlang op slot zitten	Haarlemmermeer	Beïnvloeden
8)	Geen extra start- en landingsbanen	Ruimtebeslag en hindergebied beperken	Haarlemmermeer	Beïnvloeden

6. Economie

6.1 Inleiding

De luchthaven is een belangrijke banenmotor voor de hele regio. Wij hechten veel waarde aan de internationale connectiviteit. We willen zo goed mogelijk de kansen benutten die de aanwezigheid van een luchthaven biedt. De luchtvaartsector is een belangrijke sector voor de Haarlemmermeerse economie en de regio en dit willen we behouden. Daarnaast zorgt de luchthaven voor verbinding van de gemeente met de regio, met Nederland en met de rest van de wereld. Mede daardoor is Haarlemmermeer een interessante vestigingsplaats voor nationale en internationale bedrijven en organisaties. In de Schipholregio zijn hierdoor krachtige en internationaal opererende economische clusters gevestigd zoals handels- en logistieke bedrijven, de financiële- en zakelijke dienstverlening, hotels, de Greenport en de creatieve industrie.

Tegelijkertijd maakt een te grote afhankelijkheid van de luchthaven onze economie kwetsbaar. De coronacrisis heeft dit ook aangetoond. Al voor de coronacrisis hebben we ingezet op diversificatie om minder afhankelijk en kwetsbaar te zijn van de luchthaven en ook andere kansen te benutten. De coronacrisis heeft de noodzaak voor diversificatie nog eens benadrukt. Relatief gezien groeit de economie die niet rechtstreeks aan de luchthaven is verbonden harder dan de economie die direct gerelateerd is aan de luchthaven.

De coronacrisis heeft de Haarlemmermeerse economie sinds half maart 2020 hard geraakt. Het Bruto Regionaalproduct (BRP) van de gemeente daalde in 2020 het hardst van Nederland het bedrijfsleven zag de omzet slinken. Redenen voor de sterke economische krimp van Haarlemmermeer is volgens het CBS vooral de afname van economische activiteit van de luchtvaartsector en de hieraan gerelateerde sectoren.

Wij streven naar een goede connectiviteit waarbij we verbonden zijn met belangrijke economische centra in de wereld.

In het maatschappelijke debat over de toekomst van luchtvaart en de nationale luchthaven is het dominante uitgangspunt vaak hinder. Het is terecht dat de negatieve kant van de luchthaven wordt belicht. Tegelijkertijd wordt de positieve kant van de luchthaven steeds minder belicht in het maatschappelijke debat. Terwijl de aanwezigheid van de luchthaven ons, de regio en Nederland veel oplevert in termen van vestigingsklimaat, connectiviteit en arbeidsplaatsen. Wij kijken naar de luchthaven vanuit beide kanten.

6.2 Duurzame Economie

Wij zetten in op een duurzame economie. We willen tegelijkertijd de kansen benutten die de aanwezigheid van de luchthaven biedt. De luchthaven heeft een impact op de omgeving en de luchtvaartsector heeft een enorme verduurzamingsopgave. Andere sectoren in de economie hebben ook een verduurzamingsopgave, net als de samenleving. Het is daarom extra belangrijk om in te zetten op een duurzame economie. Wij hebben de laatste jaren al ingezet op verduurzaming en hierop willen we nog meer inzetten. We leggen hierbij ook de relatie met innovatie.

6.3 Connectiviteit, netwerkkwaliteit en selectiviteit

Wij hechten veel aan het belang van een goede verbondenheid met de rest van de wereld. Wij merken in het maatschappelijke debat dat het belang van connectiviteit breed gedragen wordt. Schiphol speelt een belangrijke rol bij de connectiviteit van onze gemeente, van de regio en van Nederland. De vraag is alleen of de manier waarop we connectiviteit in Nederland met elkaar geregeld hebben op de lange termijn houdbaar is. Wij willen meer inzicht in welke connectiviteit wij nodig hebben en op welke manieren je hieraan invulling kan geven.

Het gaat bij connectiviteit niet alleen om het verplaatsen van mensen maar ook van goederen. Daarbij speelt de combinatie van de aanwezigheid van de luchthaven, de Rotterdamse en Amsterdamse havens, een goed wegennetwerk en goede spoorverbindingen een belangrijke rol.

Wij willen dat meer wordt gekeken naar de connectiviteit en de verdeling tussen de verschillende mobiliteiten. Korte afstandsvluchten moeten worden vervangen door de trein.

We hebben behoefte aan het kunnen sturen op bestemmingen die van belang zijn voor onze economie. Wat is hierbij een goed netwerk van bestemmingen op Schiphol en hoe wordt dit in stand gehouden? Wat is de rol van Europese wet- en regelgeving hierbij en welke rol spelen luchtvaartmaatschappijen? Welke sturingsinstrumenten zijn er? Er is onderzoek nodig om deze vragen te kunnen beantwoorden. Het is een ingewikkeld internationaal vraagstuk en het is onzeker of onderzoek voldoende aanknopingspunten oplevert om hierop te sturen.

6.4 Logistiek en vrachtvluchten

Een relatief klein percentage vluchten zorgt voor veel werkgelegenheid. In de logistieke sector in onze gemeente is veel werkgelegenheid. Voor de logistiek is de combinatie vrachtvluchten en vervoer van vracht in de belly essentieel. Omdat Schiphol voorafgaand aan de coronacrisis het plafond van 500.000 vluchten bereikte, was er schaarste aan slots. Voor passagiersvluchten was het gemakkelijker om hun historische slots te behouden. Voor vrachtvluchten bleek dit lastiger omdat deze afhankelijk zijn van de aanlevering van goederen. Daarom kunnen vrachtvluchten minder goed op vooraf aangevraagde slots vliegen en konden ze hun historische slots vaak niet behouden. Wij willen dat een vast percentage beschikbaar blijft voor vrachtvluchten vanwege het belang voor de werkgelegenheid en economie.

Daarnaast willen we dat er meer aandacht komt voor vrachtvluchten en de unieke combinatie tussen personen en goederenvervoer op Schiphol.

6.5 Diversificatie

We blijven inzetten op diversificatie van de Haarlemmermeerse economie om de afhankelijkheid van het luchtvaartcluster te verminderen en onze economie zo minder gevoelig te maken voor economische schokken. Dit betekent dat we naast het luchthavencluster en diversificatie daarbinnen ook inzetten op: ICT, Life Science & Health, energie, water en afvalbeheer, commerciële voorzieningen, cultuur, sport en recreatie. We willen internationaal georiënteerde bedrijven, midden-en kleinbedrijven (MKB) en startende ondernemingen meer met elkaar (op locaties) mengen en versterken. Onze lokale economie wordt daarmee minder afhankelijk van de wereldmarkt en daarmee minder afhankelijk van aan Schiphol gerelateerde bedrijvigheid. We faciliteren en stimuleren daarbij de transitie naar een circulaire economie. We zijn betrokken bij en staan open voor initiatieven die hieraan bijdragen.

Bij diversificatie kun je ook denken aan het inspelen op een niche binnen de luchtvaart. Schiphol staat bekend als een specialist op het gebied van het vervoeren van medicijnen. Ook tijdens de coronacrisis speelde Schiphol samen met andere bedrijven in de regio een rol bij de distributie van vaccins. Met de komst van het Europees Medicijnen Agentschap (EMA) naar onze regio en de aanwezigheid van academische ziekenhuizen en verschillende onderwijsinstituten, kan worden ingespeeld op een specifieke markt. Door een specialisatie als regio kun je inzetten op het aantrekken van bedrijven en kennis die daarbij passen. Dit kan ook een mogelijkheid zijn om vorm te geven aan selectiviteit.

6.6 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Wij zetten in op een goede connectiviteit waarbij we verbonden zijn met belangrijke economische centra in de wereld.	Goede verbindingen met de rest van de wereld.	N.v.t.	Samen met het Rijk, de regio en de luchtvaartsector onderzoeken hoe connectiviteit geregeld is en welke mogelijkheden er zijn.

2)	Wij zetten in op selectiviteit	Sturen op vliegverkeer dat bijdraagt aan connectiviteit.	N.v.t.	Samen met het Rijk, de regio en de luchtvaartsector onderzoeken hoe kan worden gestuurd op verkeer dat bijdraagt aan de connectiviteit.
3)	Wij zetten in op een duurzame economie	Toekomstbestendige economie	N.v.t.	Diversificatie, functiemenging daar waar dat kan, transitie naar circulaire economie
4)	Wij willen dat een vast percentage beschikbaar blijft voor vrachtvluchten	Voldoende ruimte voor vrachtvluchten	Minister IenW en slot coördinator	Local rule onderschrijven en bepleiten. Belang vrachtvluchten uitdragen.
5)	Diversificatie	De afhankelijkheid van het luchtvaartcluster verminderen, weerbaarder worden voor economische schokken	N.v.t.	Diversificatiebeleid

7. Innovatie

7.1 Inleiding

We zien kansen om kennis en innovatie vanuit verschillende wetenschappen te benutten om vraagstukken rondom de luchthaven op te lossen. We willen bijvoorbeeld met onderzoek en experimenten met geluidadaptief bouwen de leefbaarheid voor onze inwoners verbeteren. Bij voorkeur werken we hierbij samen met verschillende partners. Tegelijkertijd is innovatie in de luchtvaartsector ook noodzakelijk om de luchtvaartsector zelf perspectief te bieden. De maximale milieu- en geluidsgrenzen zijn wat ons betreft de milieu- en geluidsgrenzen van 2019, toen het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen werd bereikt. Nieuwe ontwikkelingen op Schiphol kunnen wat ons betreft alleen binnen afnemende milieu- en geluidscontouren plaatsvinden. Innovatie kan perspectief aan de luchtvaart bieden om zich te blijven ontwikkelen op Schiphol.

Wij zetten in op innovatie op de grond om op een slimmere manier samen te leven met de luchthaven.

7.2 Innovatie en verduurzaming

We vinden het belangrijk dat de luchthaven en de luchtvaart verduurzamen en onze ambitie is om dit te stimuleren. We zien kansen nu luchtvaart in de Europese Green Deal en Fit for 55 is opgenomen. Een recent voorbeeld van verduurzaming is dat Schiphol leider van het Europese samenwerkingsverband TULIPS is om verduurzaming in de luchtvaart te versnellen. De Europese Commissie heeft een subsidie van 25 miljoen euro hieraan toegekend. Doel van het samenwerkingsverband is de uitrol van duurzame technologie in de luchtvaart versnellen en bijdragen aan klimaatneutrale en afvalvrije luchthavens in 2030 en klimaatneutrale luchtvaart in 2050. Schiphol wordt de proeftuin voor de 17 projecten die voortkomen uit de samenwerking.

Voor het project TULIPS was Schiphol ook al bezig met de verduurzaming van de luchthaven. Schiphol heeft de ambitie om in 2030 een emissievrije luchthaven te zijn. Schiphol wil de uitstoot van emissies als ultrafijn stof verminderen. Ook worden fossiele brandstoffen op steeds meer fronten ingewisseld voor duurzame brandstoffen. Schonere vliegtuigen worden beloond door ze minder te laten betalen als ze op Schiphol landen.

Deze verduurzaming heeft als groot voordeel dat er minder schadelijke uitstoot zal zijn en minder ultrafijn stof wordt geproduceerd. De keerzijde is echter dat dit een enorme transitie van energiedragers zal betekenen. Het produceren van duurzame brandstoffen kost heel veel duurzame elektriciteit. Ook elektrisch taxiën en elektrisch vliegen zullen een grote impact hebben op zowel de elektriciteitsvraag als op de benodigde elektriciteitsinfrastructuur. Het is daarom onze inzet om gezamenlijk met Schiphol inzichtelijk te gaan maken wat op termijn de benodigde structuur moet zijn ten behoeve van de verduurzaming van Schiphol en welke ruimtelijke impact dat heeft.

Wij zetten in op het stimuleren van de verduurzaming van de luchthaven en luchtvaart.

Voor de opgave na 2030 blijven we ook graag met Schiphol in gesprek over de gronden die zij zelf in handen hebben. Bijvoorbeeld die in het zonnecaré. Daarnaast gaat het om zon op het luchthaventerrein. Daar liggen grote kansen, maar dan moet uiteraard ook heel zorgvuldig vanwege de veiligheid. In Rotterdam is daar nu ervaring mee opgedaan. We zien graag dat de lessen daaruit ook hier toegepast worden.

Schiphol werkt ook mee aan de Europese samenwerking voor een efficiënter gebruik van het Europese luchtruim. Schiphol pleit zelf voor meer gebruik van de trein op korte afstanden tot 700 km.

Steeds meer gebouwen op Schiphol worden voorzien van warmte- en koudeopslag zodat er geen aardgas meer nodig is om de gebouwen te verwarmen. Met name de hangars op Schiphol-Oost en logistieke panden zijn vaak nog lastig te verduurzamen. We zullen met Schiphol in gesprek blijven om te kijken wat de mogelijkheden en kansen zijn, en welke impact de keuzes hebben op de omgeving en energie-infrastructuur.

Schiphol werkt mee aan de Europese samenwerking voor een efficiënter gebruik van het Europese luchtruim. Schiphol pleit zelf voor meer gebruik van de trein op korte afstanden (tot 700 km). Steeds meer gebouwen op Schiphol worden

voorzien van warmte- en koudeopslag. Ook heeft Schiphol een proef met elektrisch taxiën gedaan. Op Schiphol zijn steeds meer elektrische voertuigen. Wij willen dat de volledige operatie op de grond geëlektrificeerd wordt. Daarnaast hebben we een samenwerking met de hotelbranche en de luchthaven om te komen tot een elektrisch hotel shuttlebus systeem.

7.3 Geluidadaptief bouwen

Afgelopen jaren is mede door Haarlemmermeer gefinancierd promotieonderzoek uitgevoerd naar geluidadaptief bouwen. Het onderzoek had als doel te kijken of je door het anders inrichten en ontwerpen van de bebouwde omgeving het vliegtuiggeluid en daarmee geluidshinder kan verminderen. Door vooraf slimme keuzes te maken bij het inrichten van een geluid belast gebied, in combinatie met de positionering en vormgeving van bebouwing en het materiaalgebruik, is het dan mogelijk om verspreiding van geluid te verminderen.

Om de bevindingen uit het promotieonderzoek te valideren gaan we testen in de praktijk. Samen met partners zijn we gestart met een Fieldlab om metingen te doen of dit klopt. Het is al mogelijk om geluid van buiten in een woning te beperken, wij kijken nu ook naar positieve effecten rondom een woning. De looptijd van de Fieldlab is ongeveer drie jaar. Bij tussentijdse positieve resultaten willen we kijken hoe we hiermee alvast in de praktijk aan de slag kunnen. We willen met geluidadaptief bouwen innovatieve denkwijzen en technieken gaan toepassen om ervoor te zorgen dat de leefomgeving van mensen die te maken hebben met geluid te verbeteren. Dit staat los van geluidcontouren. Het is niet bedoeld om op plekken te gaan bouwen waar dat volgens het LIB niet mag. Het is een gegeven dat de luchthaven nabij is en wij willen dat we op een slimme manier omgaan met het aanwezige vliegtuiggeluid. Dit kan enerzijds door technieken toe te passen die daadwerkelijk het geluidsniveau verminderen maar ook door technieken toe te passen die een positief effect hebben op de hinderbeleving.

Wij investeren in onderzoek en willen bij nieuwe (woning)bouw ontwikkelingen meer rekening houden met aanwezig geluid en zo mogelijk innovatieve technieken inzetten voor een betere kwaliteit van de leefomgeving. Als de verwachtingen daadwerkelijk in de praktijk worden gehaald, willen we de technieken toe gaan passen in de praktijk.

7.4 Structurele middelen voor innovatie

Om innovaties te stimuleren moeten middelen beschikbaar zijn voor onderzoek en experimenten. Dit geldt in eerste instantie voor innovatieprojecten aan de landzijdige kant die een bijdrage leveren aan de verbetering van de gezonde leefomgeving. Het is mooi dat voor geluidadaptief bouwen wij gezamenlijk investeren in het Fieldlab met het Rijk, Schiphol, de provincie Noord-Holland en de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS). Er moet echter structureel innovatiebudget beschikbaar zijn voor duurzame innovaties. Dit kan bijvoorbeeld met een Innovatiefonds met onafhankelijke commissie.

7.5 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Verduurzaming luchthaven en luchtvaart stimuleren	Minder impact op de omgeving	Haarlemmermeer	Beïnvloeden en samenwerken met Schiphol
2)	Onze ambitie is om op een slimmere manier samen te leven met de luchthaven waarbij we kennis vanuit verschillende wetenschappen en innovatie willen benutten om vraagstukken	Verbetering leefkwaliteit	Haarlemmermeer samen met verschillende partners	Fieldlab geluidadaptief bouwen

	rondom de luchthaven op te lossen.			

8. Governance en participatie

8.1 Inleiding

Schiphol ligt in Haarlemmermeer en dit heeft een enorme impact. Hoewel Haarlemmermeer bestuurlijk aan tafel zit in de verschillende overleggremia, zijn wij geen bevoegd gezag als het gaat om het nemen van besluiten over het nationale luchtvaartbeleid. Wij zetten in op samenwerking met lokale en regionale medeoverheden om onze belangen gezamenlijk in Den Haag te agenderen. Met gesprekken en zienswijzen oefenen wij invloed uit daar waar de besluiten worden genomen.

Wij vinden het daarnaast belangrijk dat ook inwoners en bedrijven kunnen participeren. Participatie dient laagdrempelig en breed toegankelijk te zijn. Aangezien het ministerie van IenW voor besluitvorming rondom de luchthaven bevoegd gezag is, ligt daar ook de primaire verantwoordelijkheid voor het organiseren van participatie. Wij zetten in op goede communicatie. Dit kan zijn door zelf te communiceren, maar het gaat ook om het vragen van goede communicatie over de luchthaven of over besluitvorming over de luchthaven.

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) wordt naar aanleiding van het advies van de heer Pieter van Geel beëindigd. Ter vervanging van de ORS zet het Rijk langs 2 sporen een Bestuurlijke kolom en een Maatschappelijke Raad Schiphol op. Los van de ORS, de Bestuurlijke kolom en de Maatschappelijke raad, hebben we sowieso zelf ambtelijk en bestuurlijk continu contact met verschillende partijen, inwoners en bewonersvertegenwoordigers over de luchthaven. Hierbij delen we onder andere onze standpunten en werken op verschillende onderwerpen samen. Dit stond en staat los van een ORS.

8.2 Bestuurlijke samenwerking

Bestuurlijk werken we vooral veel samen in het regionale samenwerkingsverband van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS bestaat uit 56 gemeenten en 4 provincies. Provincie Noord-Holland is voorzitter en Haarlemmermeer is vicevoorzitter. Wij vinden deze samenwerking belangrijk omdat we als decentrale overheden invulling geven aan verschillende maatschappelijke opgaven zoals wonen, bereikbaarheid en de energietransitie. Daarbij zijn we gezamenlijk continu op zoek naar de balans tussen het economische belang van de luchthaven als belangrijke knooppunt voor de internationale connectiviteit van de regio en een gezonde leefomgeving. De verschillende maatschappelijke belangen rond Schiphol zijn groot en schuren soms ook met elkaar. Daarom is een goede onderlinge afstemming nodig tussen de diverse opgaven waar we met het Rijk en regio (samen) aan werken. We zetten ook in op deze samenwerking om gezamenlijk een geluid in Den Haag te laten horen. Hiermee zetten we gezamenlijk in op het vergroten van onze invloed.

Binnen de BRS-samenwerking is een eigen couleur locale, aanvullend op gemeenschappelijke standpunten, ook mogelijk. Op deze manier kunnen we vanuit Haarlemmermeer ook specifieke Haarlemmermeerse vraagstukken, zoals het grondgeluid, agenderen.

Binnen de BRS speelt Haarlemmermeer een actieve rol. Wij dragen actief bij aan kennisontwikkeling over samenleven met de luchthaven en het signaleren van kansen en knelpunten.

Wij dragen het belang van regionale samenwerking in de BRS actief uit. Tegelijkertijd vragen we ook aandacht voor onze specifieke rol en positie. De luchthaven is op ons grondgebied en we hebben bevoegdheden als het gaat om bestemmingsplannen en vergunningen. Ook heeft onze burgemeester een verantwoordelijkheid voor de openbare orde en veiligheid.

8.3 Overlegorganen en participatie

Wij hechten veel waarde aan de dialoog over de luchthaven. Wij zijn voortdurend in gesprek met verschillende partijen, inwoners en bewonersvertegenwoordigers. Dit gebeurde de laatste jaren ook vaak in de Omgevingsraad Schiphol (ORS). De ORS functioneerde de laatste jaren niet meer goed en daarom worden twee sporen uitgewerkt: de Bestuurlijke kolom en de Maatschappelijke Raad. Hiermee geeft het Rijk invulling aan het advies van Pieter van Geel om de participatie rondom de besluitvorming over Schiphol vanuit hun rol als bevoegd gezag.

In de Bestuurlijke kolom vindt afstemming plaats over verschillende onderwerpen en vraagstukken gerelateerd aan luchtvaart en specifiek daar waar landzijdige en luchtzijdige vraagstukken samen komen. Het is een overleg tussen BRS-bestuurders en de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Wij dragen actief bij aan de uitwerking van de Bestuurlijke Kolom omdat we het overleg belangrijk vinden. We onderschrijven het advies van Van Geel en willen ook dat er nauwere samenwerking tussen Rijk en regio is.

Wij vinden het belangrijk dat ook de Maatschappelijke Raad op een goede manier wordt uitgewerkt en dat participatie van inwoners goed geborgd is. Wij hebben in het traject in de aanloop naar het advies van de heer Van Geel actief deelgenomen aan de gesprekken over participatie. Wij vinden dat de nieuwe overlegvorm voor alle inwoners toegankelijk moet zijn. In de ORS is onbedoeld exclusiviteit ontstaan voor participatie. Wij willen daarom af van een getrapt bewonersvertegenwoordigers systeem. Uiteraard moeten ook de huidige bewonersvertegenwoordigers en actiegroepen mee kunnen praten in een toekomstig platform. Voor ons is het belangrijk dat er een laagdrempelig platform is dat toegankelijk is voor meer mensen om mee te praten en waarmee de participatie verbreed wordt. Naast inwoners moeten ook bedrijven en wetenschappers kunnen meepraten.

8.4 Communicatie

Wij zetten in op goede communicatie. De laatste jaren zijn verschillende websites en een app in het leven geroepen met informatie voor omwonenden en toekomstige omwonenden. Wij vinden dit een goede ontwikkeling en wij zijn hier ook bij betrokken geweest. Wij zetten in op nog een verbeterslag. De verschillende informatiekanalen moeten nog verder worden geoptimaliseerd en de stap moet worden gezet om de 1 loket gedachte in de praktijk te brengen. Wij zien onze eigen rol in het vragen naar en stimuleren van goede communicatie vanuit Schiphol, LVNL en het Rijk. Wij zien ook een rol voor onszelf in het delen van informatie die relevant is voor onze inwoners. Denk hierbij aan informatie over nieuwe ontwikkelingen en bijeenkomsten.

8.5 Samenwerking en overleg met de Luchthaven, LVNL en luchtvaartpartijen

Wij hebben ook overleg met Schiphol en de LVNL. We hebben het over nieuwe ontwikkelen en agenderen onderwerpen die we belangrijk vinden. Een van de onderwerpen is de impact op de omgeving. We delen kennis. Wij hebben expertise over de impact van de luchthaven op de omgeving en Schiphol en LVNL hebben de expertise over de luchthaven en de luchtvaart. Ook hebben Schiphol en LVNL een hinderreductiepakket opgesteld waar overleg over plaatsvindt.

Met Schiphol werken we samen aan verschillende onderwerpen zoals de bereikbaarheid, landzijdige veiligheid, energietransitie, grondgeluid, geluidadaptief bouwen en het elektrische hotel shuttlesysteem. Ook communicatie naar de omgeving staat regelmatig op de agenda.

Er vindt ook overleg plaats met luchtvaartmaatschappijen. KLM is de homecarrier op Schiphol en speelt een belangrijke rol in de netwerkkwaliteit van Schiphol. Ook met KLM hebben we het over de impact van luchtvaart op de omgeving. Daarnaast vindt kennisdeling plaats.

8.6 Samenwerking en overleg met overige partijen

Wij vinden het ook belangrijk om contact te onderhouden met gebruikers van Schiphol. Door onze contacten met logistieke bedrijven en expediteurs hebben we inzicht in hoe het systeem van vervoer van vracht werkt en zijn we goed op de hoogte van problematiek met het tekort aan vrachtslots.

Omdat we innovatie, kennis en kennisontwikkeling belangrijk vinden, werken we ook samen met kennis- en wetenschappelijke instituten en universiteiten. Een goed voorbeeld hiervan is het onderzoek naar geluidadaptief bouwen en de Fieldlab, waarbij we samenwerken met AMS Institute for Advanced Metropolitan Solutions en de TU Delft.

8.7 Inzet, speerpunten en acties

	Speerpunten/ inzet	Doel	Wie	Actie
1)	Samenwerking met lokale en regionale medeoverheden	Onze belangen gezamenlijk in Den Haag te agenderen en het afstemmen met medeoverheden vanuit een gedeelde verantwoordelijkheid.	Haarlemmermeer samen met lokale en regionale overheden	Met gesprekken, afstemming en zienswijzen oefenen wij invloed uit daar waar de besluiten worden genomen.
2)	Participatie voor inwoners en bedrijven dient laagdrempelig en breed toegankelijk te zijn	Iedereen die mee wil praten kan meepraten	De verantwoordelijkheid van de organisatie van participatie hangt af van wie een besluit neemt of initiatief neemt. Het Rijk is verantwoordelijk voor de organisatie van participatie voor besluiten die zij neemt. Ook Schiphol en LVNL hebben een rol bij het organiseren van participatie, zoals bij hinderbeperkende maatregelen.	Het belang van laagdrempelige en brede participatie benadrukken bij verschillende partijen.
3)	Wij zetten in op goede communicatie	Inwoners zijn goed geïnformeerd over nieuwe ontwikkelingen rond de luchthaven die impact hebben op hen. (Nieuwe) bewoners weten waar ze informatie kunnen vinden over wonen in de buurt van een luchthaven.	Haarlemmermeer	Dit kan zijn door zelf te communiceren maar gaat ook om het vragen van goede communicatie over de luchthaven of over besluitvorming over de luchthaven. Informatie beschikbaar stellen over wonen bij de luchthaven met doorverwijzing naar relevante websites zoals die van het Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS).
4)	Een breed en laagdrempelig platform als opvolger van de ORS.	Een toekomstig platform is toegankelijk voor meer mensen om mee te praten zodat participatie verbreed wordt. Naast inwoners moeten ook bedrijven en	Het Rijk is verantwoordelijk voor de oprichting van de Maatschappelijke Raad.	Het belang van laagdrempelige en brede participatie benadrukken bij verschillende betrokken partijen.

		wetenschappers kunnen meepraten.		
5)	1 loket gedachte in praktijk brengen	Duidelijke plek waar goede en relevante informatie beschikbaar is. De verschillende informatiekanalen worden verder geoptimaliseerd en de stap moet worden gezet om de 1 loket gedachte in de praktijk te brengen.	Het Rijk, Schiphol en LVNL, afhankelijk van de informatie.	Stimuleren van goede communicatie vanuit Schiphol, LVNL en het Rijk. Delen van informatie die relevant is voor onze inwoners. Denk hierbij aan informatie over nieuwe ontwikkelingen en bijeenkomsten.
6)	We hebben contact met verschillende partijen, zowel gebruikers van de luchthaven als met partijen die kennis hebben over de luchtvaart	We zijn goed op de hoogte zowel van de praktische als de kennis kant.	Haarlemmermeer	Gesprekken met diverse partijen.

9. Overig

9.1 Inleiding

Omdat we in het luchtvaart dossier geen bevoegd gezag zijn, zijn we voor een groot deel afhankelijk van besluitvorming en de dynamiek in Den Haag. Ook Europese en internationale ontwikkelingen en wet- en regelgeving beïnvloeden het luchtvaart dossier. En er zijn ook andere ontwikkelingen waar we weinig invloed op hebben, zoals de wereldwijde coronacrisis. Bovendien is het luchtvaart dossier dynamisch en er zijn voortdurend ontwikkelingen. Onze inzet blijft onze inzet, maar het is goed om een aantal ontwikkelingen te beschrijven die invloed gaan hebben op het luchtvaartdossier.

9.2 Coronacrisis en de luchtvaart

Het staat vast dat de gevolgen van de coronacrisis op de luchtvaart ingrijpend zijn. Hoe groot de impact precies zal zijn, hangt af van meerdere factoren die met grote onzekerheden zijn omgeven, zoals de snelheid waarmee het virus wereldwijd onder controle komt, nieuwe varianten, reisbeperkingen, de ontwikkeling van het reizigersvertrouwen, de mogelijk structurele effecten op het reisgedrag en de lange termijneffecten op de (wereld)economie. Voorspellingen over herstel hebben daarom een grote bandbreedte. De International Air Transport Association (IATA) verwacht dat de wereldwijde luchtvaartsector op zijn vroegst in 2024 hersteld zal zijn.

In scenario's waarin het virus langere tijd heerst, komt de hubfunctie van Schiphol onder druk te staan en bestaat de kans op een mogelijk faillissement van KLM, de homecarrier op Schiphol. Hierdoor kan de samenstelling van het internationale verkeer wezenlijk veranderen.

De netwerkkwaliteit en daarmee de internationale verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld staat ook onder druk. Reizigers zullen in de heftigste scenario's voor intercontinentale reizen aangewezen zijn op indirecte vluchten via buitenlandse hubluchthavens. Dat kost meer reistijd en brengt hogere kosten met zich mee voor consumenten en bedrijven. Wanneer de netwerkkwaliteit vanaf Nederlandse luchthavens meer wordt aangetast dan op buitenlandse luchthavens heeft dit ook een verslechtering van het vestigingsklimaat tot gevolg. Het verdwijnen van intercontinentale vluchten met bellycapaciteit (vracht in de buik van het vliegtuig) in deze scenario's betekent ook dat er veel vracht verloren gaat, waardoor Schiphol zijn marktplaatsfunctie voor vracht kan verliezen. Dit zal grootschalige gevolgen hebben voor de werkgelegenheid en de economie van onze regio.

9.3 Politieke situatie in Den Haag

Politieke besluitvorming over de toekomst van de luchtvaart in Nederland worden in Den Haag genomen. In de afgelopen kabinetsperiode zijn weinig besluiten ten aanzien van de luchtvaart genomen. Er is weliswaar een Luchtvaartnota vastgesteld door het kabinet maar deze is niet meer besproken in de Tweede Kamer. Alle luchtvaart onderwerpen zijn in aanloop naar de verkiezingen in 2021 controversieel verklaard door de Tweede Kamer. Een van de belangrijkste besluiten is het Luchthavenverkeerbesluit (LVB)1 Schiphol. Maar ook een besluit over de toekomst van de opvolger van de ORS ontbreekt. Tenslotte is ook geen besluit over de opening van Lelystad Airport genomen. Hierdoor is er vertraging en ontstaat onduidelijkheid.

Er is op het moment van schrijven nog geen nieuw kabinet. Een nieuwe koers moet door een nieuw kabinet en een nieuwe Tweede Kamer worden besloten.

9.4 Europese regelgeving en de Green Deal

Behalve besluitvorming en wet- en regelgeving uit Den Haag, is er ook relevante en richtinggevende Europese wet- en regelgeving. Een regel vanuit Europese wetgeving waar we veel mee te maken hebben gehad, is die over concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. We willen al jarenlang sturen op selectiviteit op Schiphol. We willen sturen op vluchten en bestemmingen die bijdragen aan de internationale connectiviteit zodat we met de economische centra van de wereld zijn verbonden. Vanuit Europa mag dit echter niet omdat de verdeling van slots op een non-discriminatoire manier moet gebeuren. Hierbij mogen vliegtuigmaatschappijen of bestemmingen niet worden

voorgetrokken. Tegelijkertijd heeft Europa met de Green Deal laten zien dat ze hoge ambities heeft op het gebied van klimaat en duurzaamheid. Wij vinden dat het juist met de klimaatopgave past om te willen sturen op kwaliteit. Zowel vanuit het Rijk, als vanuit Schiphol, als vanuit de regio, is er de wens om te kunnen sturen op selectiviteit. We willen gezamenlijk optrekken richting Europa om de tegenstrijdigheid tussen de slotverordening en de ambities uit de Green Deal te agenderen met het doel deze te agenderen en oplossingen in kaart te brengen.

In de Green Deal is luchtvaart meegenomen en we verwachten hierdoor een extra impuls voor de verduurzaming van de luchtvaartsector. Het is denkbaar dat het plafond op Schiphol in de toekomst wordt bepaald door de ambities vanuit Europa.

10. Samenvatting inzet

Een goed evenwicht tussen duurzame economie en gezonde leefomgeving
Strategische Inzet 2022-2030

Leefbaarheid en gezondheid
Wij zetten in op:

- Een leefbare en gezonde luchthavenregio. Dit vormt een randvoorwaarde voor een verdere ontwikkeling de luchthaven;
- Negatieve effecten van de luchthaven op de leefbaarheid en de gezondheid zo minimaal mogelijk te laten zijn;
- Een afname van de geluidsbelasting en op een afname van hinder(beleving);
- Een nachtsluiting;
- Het verminderen van grondgeluid;
- Dalende milieu- en geluidscontouren; waaronder een afname van ultrafijn stof;
- Heldere en controleerbare afspraken, duidelijke kaders en randvoorwaarden over verdienen van eventuele groei;
- Een nieuwe isolatieronde;
- Een permanent Omgevingsfonds.
- Een duurzame en selectieve ontwikkelingen van Schiphol;

Veiligheid en bereikbaarheid
Wij zetten in op:

- Een veilige en bereikbare luchthaven. Daarbij gaat het om zowel veiligheid in de lucht als op de grond;
- De doortrekking van de Noord/Zuidlijn tot en met Hoofddorp;

Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen
Wij zetten in op:

- Ruimtelijke kwaliteit en maatwerk voor woningbouw;
- Nieuwe kennis en inzichten meenemen in nieuwe ontwikkelingen, bij voorkeur al in de ontwerpfase.
- Actualisatie van de contouren van het LIB;
- Een bereikbare luchthavenregio. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor economische ontwikkeling en woningbouw;
- Geen nieuwe start- en landingsbanen en geen parallelle Kaagbaan;
- Geen ruimtelijke reserveringen en het opheffen van de reservering van een parallelle Kaagbaan;
- Ruimte behouden om invulling te kunnen geven aan de verschillende maatschappelijke en ruimtelijke opgaven;
- Geen nieuwe rekenregels voor cumulatie geluid.

Economie
Wij zetten in op:

- Een goed internationaal netwerk waarbij we verbonden zijn met belangrijke economische centra in de wereld;
- Sturing op kwaliteit en selectiviteit;
- Een duurzame economie;
- Diversificatie;
- Ruimte voor vrachtvluchten;

Innovatie
Wij zetten in op:

- Innovatie op de grond om op een slimmere manier samen te leven met de luchthaven, zoals geluidadaptief bouwen;
- Verduurzaming van de luchthaven en luchtvaart stimuleren.

Governance en participatie
Wij zetten in op:

- Goede bestuurlijke samenwerking in de regio (BRS) en met het Rijk;
- Laagdrempelige, toegankelijke en brede participatie voor inwoners en bedrijven;
- Een goede informatievoorziening voor inwoners, participatie voor alle inwoners;
- Een continu dialoog over de luchthaven.