



gemeente
Haarlemmermeer

De leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster Staf Bestuur & Directie
Inlichtingen Marcelle Tangelder
Telefoon 0900 1852
Uw brief
Ons kenmerk XS-24120510.738
Bijlage(n) Voortgangsrapportage luchthavenzaken
Onderwerp Informatie over voortgangsrapportage luchthavenzaken

Verzenddatum

10 DEC. 2024

Geachte heer, mevrouw,

Met de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2023-2024 informeren wij de raad over de ontwikkelingen rondom luchthaven Schiphol en de doelen die geformuleerd zijn in 'Haarlemmermeer en de luchthaven – de Strategische Inzet Luchthavenzaken 2022-2030' die in januari 2022 door de raad is vastgesteld (2021.0002735).

Het luchtvaartdossier is een dynamisch dossier waarbij voortdurend nieuwe ontwikkelingen zijn. Deze periodieke rapportage gaat daarnaast in op de voor ons belangrijkste thema's leefbaarheid, milieu en gezondheid, veiligheid en bereikbaarheid, wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen, economie, innovatie en governance en participatie. We lichten ontwikkelingen toe en gaan hierbij in op onze inzet en de uitvoering hiervan.

Wij verwachten de raad hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

de burgemeester,

Cees Vermeer

Marianne Schuurmans-Wijdeven



Voortgangsrapportage

Luchthavenzaken 2023 - 2024



gemeente
Haarlemmermeer

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

Beeldbank Haarlemmermeer, Schiphol, LVNL, SADC, TU Delft / AMS

november 2024

INLEIDING

Met de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2023-2024 informeren wij de gemeenteraad, inwoners en andere belangstellenden over onze inzet, acties en de ontwikkelingen rond de luchthaven Schiphol in de periode tussen juli 2023 en oktober 2024.

Als uitgangspunt hanteren wij de thema's, doelen en speerpunten die geformuleerd zijn in "Haarlemmermeer en de luchthaven – de Strategische inzet Luchthavenzaken 2022-2030" (2021.0002735). Het luchtvaartdossier is voortdurend in ontwikkeling. De raad wordt regelmatig over de voortgang geïnformeerd.

Wij willen slim samenleven met de luchthaven waarbij de balans tussen een gezonde leefomgeving en een duurzame economie centraal staat. Het Rijk is bevoegd gezag als het gaat om besluitvorming rondom de luchthaven. Daarom werken wij intensief samen met Rijk, provincies en andere gemeenten om onze doelen op dit dossier te bereiken en agenderen de voor ons belangrijke onderwerpen zoals opgenomen in de strategische inzet Luchthavenzaken. Waar mogelijk nemen we ook initiatief om zelf onderwerpen of vraagstukken op te pakken die bijdragen aan het verbeteren van de balans tussen de luchthaven en haar omgeving.

Marja Ruigrok

Wethouder Luchthavenzaken

Inhoudsopgave

1. Belangrijke ontwikkelingen in de afgelopen periode.....	6
2. Leefbaarheid, milieu en gezondheid.....	8
2.1 Gezondheid	8
2.2 Geluid	8
2.2.1 Grondgeluid	8
2.2.2 Meten en berekenen geluid	9
2.3 Ultrafijnstof en uitstoot.....	10
2.3.1 Normen en maatregelen	10
2.3.2 Schone Lucht Akkoord	11
2.4 Hinderbeperking	11
2.4.1 Nachtsluiting.....	11
2.4.2 Minder Hinder Schiphol.....	12
2.4.3 Quickscan primaire banen Schiphol	12
2.4.4 Lelystad.....	12
2.5 Omgevingsfonds.....	12
2.6 Vaste naderingsroutes	13
2.7 PFAS.....	13
3. Veiligheid en bereikbaarheid	14
3.1 Veiligheid.....	14
3.1.1 Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol	14
3.1.2 Gevolgen personeelstekort op Schiphol.....	15
3.1.3 Overige veiligheidsonderwerpen.....	15
3.2 Bereikbaarheid	15
3.2.1 Multimodale Knoop Schiphol (MKS).....	15
3.2.2 Openbaar Vervoer verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH).....	15
4. Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen.....	16
4.1 Ruimtelijke beperkingen	16
4.1.1 Wijziging Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit	16
4.1.2 Cumulatie geluid.....	16
4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol	17
4.2.1 Beeldkwaliteitsplan en supervisie	17
4.2.2 Reservering parallelle Kaagbaan	17
5. Economie	18
5.1 Logistiek, werkgelegenheid en vracht.....	18
5.2 Economische koers en diversificatie	18
5.3 Vestigingsklimaat en marketing	19
6. Innovatie.....	20
6.1 Innovatie en verduurzaming	20
6.1.1 TULIPS	20
6.1.2 Schiphol hotel shuttle systeem	20
6.1.3 Elektrische bussen	20
6.1.4 Zero emissie-zone voor stadslogistiek en distributie op Schiphol.....	20
6.1.5 Smart Cargo Mainport Program	21
6.2 Geluidadaptief bouwen.....	21

7. Governance en Participatie	22
7.1 Bestuurlijke samenwerking	22
7.1.1 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)	22
7.1.2 NOVEX Schipholregio	23
7.2 Overlegorganen en participatie	23
7.2.1 Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)	23
7.2.2 Omgevingshuis	24
7.2.3 Bewoners	24
7.3 Communicatie	24
7.4 Samenwerking en overleg met luchthaven, LVNL en andere partijen	24
7.4.1 Schiphol Group	24
7.4.2 Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)	24
7.4.3 KLM	25
7.4.4 Andere bedrijven	25
Overzicht nota's van B&W, brieven en zienswijzen	26

1. Belangrijke ontwikkelingen in de afgelopen periode

Hoofdpijnenbrief Schiphol

Op 24 juni 2022 heeft het vorige kabinet een besluit genomen over de toekomst van Schiphol (Hoofdpijnenbrief Schiphol). Met dit besluit wilde het kabinet een nieuwe balans vinden tussen het belang van een internationale luchthaven voor Nederland en de kwaliteit van de leefomgeving rondom de luchthaven. In het kader van het belang van omwonenden heeft het kabinet met voorrang gekeken naar de geluidshinder rond de luchthaven. Het kabinet kiest op basis van de belangenafweging voor het terugdringen van overlast ten opzichte van de periode voor het begin van de coronapandemie, het beëindigen van het anticiperend handhaven en een adequate verbondenheid van Nederland met de rest van de wereld. Dit resulteert in een reductie van het maximumaantal toegestane vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol tot 440.000 per jaar, in plaats van de 500.000 vliegtuigbewegingen die in het ontwerp-Luchthavenverkeerbesluit (LVB) waren opgenomen en die in de praktijk al werden gerealiseerd voordat de coronapandemie uitbrak. Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen leidt tot minder geluidbelasting en minder emissies van CO₂, stikstof, (ultra)fijnstof en andere schadelijke stoffen.

Op grond van Europese wet- en regelgeving moet voor het beperken van het maximumaantal vliegbewegingen een balanced approach-procedure worden gevolgd. De zogenaamde balanced approach-procedure dient te worden doorlopen wanneer een EU-lidstaat een geluid gerelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het kabinet heeft in het kader van de balanced approach-procedure een geluidsdoel gesteld, te weten: minus 20% op het etmaal en minus 15% in de nacht. In juni 2023 informeerden wij u over de balanced approach-procedure die voor Schiphol wordt doorlopen en een gezamenlijke zienswijze met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) (X.2023.04208). De BRS is het samenwerkingsverband van 53 gemeenten en vier provincies in de Schipholregio (binnen de 48Lden geluidcontour van de luchthaven). Op 1 september 2023 heeft het ministerie een maatregelpakket ingediend bij de Europese Commissie (EC). Het ministerie is sindsdien in gesprek met de EC over het maatregelpakket.

Uitspraak rechtbank

De rechtbank in Den Haag heeft op 20 maart 2024 uitspraak gedaan in de rechtszaak die de stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat heeft aangespannen. De RBV heeft de staat aangeklaagd vanwege onvoldoende maatregelen om burgers te beschermen tegen gezondheids- en milieuschade door vliegtuiglawaaï. In het vonnis beveelt de rechtbank dat de Staat binnen twaalf maanden de wet- en regelgeving moet handhaven. Dit betekent dat binnen deze periode het anticiperend handhaven (gedogen) beëindigd moet worden. De rechtbank geeft daarnaast in de overwegingen van het vonnis mee dat dit gepaard moet gaan met een betere balans tussen de belangen van de omwonenden en het belang van Schiphol voor de Nederlandse economie.

Om zowel recht te doen aan het vonnis in de RBV-zaak als aan de uitkomsten van de gesprekken met de EC, heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het maatregelpakket in de balanced approach-procedure aangepast. Belangrijkste aanpassingen zijn minder nachtvluchten (27.000 vluchten per nacht) en een hoger totaal aantal vluchten per jaar (460.000 en 470.000 vluchten per jaar). Daarnaast zullen de maatregelen stapsgewijs over een periode van drie jaar 2024 tot 2026 worden ingevoerd. Onderdeel van de maatregelen is een gedeeltelijke nachtsluiting of andere maatregelen in de nacht. Voor de (gedeeltelijke) nachtsluiting loopt een impactanalyse in opdracht van het ministerie. Er worden drie varianten van nachtsluiting onderzocht. Over de aanvullende raadpleging van de balanced approach-procedure en een gezamenlijke BRS-zienswijze hierop informeerden wij u in een brief (XS-24062111.371).

Nieuwe CEO Schiphol

Na een interim periode waarin Ruud Sondag de tijdelijke Chief Executive Officer (CEO) was, is op 1 juni 2024 Pieter van Oord benoemd als CEO van Royal Schiphol Group. Hij is benoemd voor een periode van vier jaar. Van Oord zal invulling gaan geven aan de ambities van Schiphol om versneld te verduurzamen en de belasting voor de omgeving en het klimaat te verminderen.

Nieuwe minister

Op 2 juli 2024 is Barry Madlener aangetreden als nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat. Op 4 september 2024 informeerde de minister de Tweede Kamer over de start van de aanvullende notificatie van de balanced approach-procedure richting Europese Commissie, de EU-lidstaten, de Verenigde Staten en Canada. Op basis van de reacties uit de aanvullende raadpleging, aanvullende en gedetailleerde informatie en gesprekken met belanghebbenden is het maatregelenpakket op een aantal punten aangepast. Volgens de laatste berekeningen van het ministerie hebben die maatregelen een grotere bijdrage aan de doelstelling dan eerder voorzien. De beperking van het aantal vliegbewegingen valt daardoor lager uit. Men gaat nu uit van 475.000 tot 485.000 vliegbewegingen per jaar. Na de controle van de berekeningen, die in het najaar 2024 zal worden afgerond, zal het definitieve aantal vliegtuigbewegingen worden vastgesteld. Het doel – het terugdringen van geluid rond Schiphol – staat overeind: met deze maatregelen wil het ministerie de geluidsbelasting rond Schiphol met 17% reduceren in 2025. Daarmee blijft er nog 3% van het totale doel van 20% over. Het ministerie gaat de daadwerkelijke effecten van deze maatregelen na een jaar evalueren, om te bepalen hoe de resterende 3% ingevuld gaat worden.

Nieuw Luchthavenverkeersbesluit

De Europese Commissie zal advies uitbrengen over de Nederlandse voorstellen. Dit alles moet worden vastgelegd in een nieuw Luchthavenverkeersbesluit (LVB). Met een nieuw LVB wil het ministerie de rechtspositie van omwonenden herstellen en het RBV-vonnis uitvoeren. De periode van twaalf maanden is niet haalbaar voor het kabinet, omdat er een aantal noodzakelijke procedurele stappen zijn om een nieuw LVB vast te stellen. Om die reden is het kabinet in hoger beroep gegaan tegen het vonnis van de rechter. In de overwegingen van de rechtsbank staat expliciet dat de beschermende werking van de huidige handhavingspunten inadequaat is omdat onder andere (ernstig) gehinderde en slaap verstoorden te ver af van handhavingspunten wonen. Door het opnemen van meer handhavingspunten in een groter gebied rondom de luchthaven in het nieuwe LVB wil het ministerie dit oplossen. Een aantal varianten wordt onderzocht om het aantal handhavingspunten uit te breiden binnen de 45 Lden- en 40 Lnight-contour. De grenswaarden voor geluid op de handhavingspunten zijn op dit moment nog niet bekend.

Luchtruimherziening

Om het luchtruim toekomstbestendig te maken werken het ministerie van IenW, het ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), Koninklijke Luchtmacht en Eurocontrol aan de Luchtruimherziening. In oktober 2022 is de verkenningsfase met een voorkeursbeslissing afgerond. Met het vaststellen van de voorkeursbeslissing is de stap gezet naar de huidige fase, de ontwerp- en realisatiefase. Tussen 2026 en 2030 zal de nieuwe indeling van het luchtruim stapsgewijs worden ingevoerd. Daarnaast zullen de routes naar de luchthavens Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport en Lelystad Airport worden aangepast. Zodat vliegtuigen deze luchthavens hoger kunnen aanvliegen en ongehinderd kunnen dalen ('continu dalen').

Nieuwe tarieven luchthavengelden Schiphol

Op grond van de Wet Luchtvaart stelt Schiphol één keer per drie jaar de tarieven voor luchthavengelden vast. Schiphol mag geen winst maken op de luchthavengelden. De opbrengsten gebruikt Schiphol voor de exploitatie van de luchthaven. Eind oktober 2024 heeft Schiphol haar tarieven voor 2025 tot en met 2027 bekend gemaakt. Er is sprake van een forse stijging onder andere door hoge inflatie en gestegen rente. Ook investeert Schiphol de komende jaren in onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur, betere dienstverlening aan passagiers en luchtvaartmaatschappijen en het verbeteren van de arbeidsomstandigheden op de luchthaven.

De havengelden van Schiphol bestaan uit vaste tarieven per reiziger en een tarief dat gekoppeld is aan het type vliegtuig. Nieuwere stillere toestellen betalen lagere tarieven, voor landen en starten met oudere lawaaige toestellen gelden hogere tarieven. Ook gaan de tarieven voor nachtvluchten omhoog. Schiphol heeft zo'n onderscheid al langer in haar tarieven, maar zet sterker in op tariefdifferentiatie zodat tarieven meer in lijn komen met de impact van het toestel op de omgeving.

2. Leefbaarheid, milieu en gezondheid

Gezondheid in relatie tot de luchthaven Schiphol speelt een belangrijk rol in Haarlemmermeer. Geluidsbelasting door vliegverkeer kan zorgen voor stress, slaapverstoring en gezondheidsklachten. Vliegverkeer heeft een negatief effect op de luchtkwaliteit. Wij willen de negatieve effecten van de luchthaven op de leefbaarheid en de gezondheid zo goed mogelijk beperken en pleiten voor dalende milieu- en geluidscontouren.

2.1 Gezondheid

Wij zetten in op zowel een afname van de geluidsbelasting als op een afname van hinderbeleving. Daarom hechten wij veel waarde aan de onderzoeksresultaten van onder meer de Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst (GGD) en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op het gebied van geluidshinder, slaapverstoring en luchtkwaliteit. Met het belevingsonderzoek geluidshinder en slaapverstoring 2024 (Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2024) worden voor de tweede keer zowel ervaren geluidshinder als slaapverstoring door vliegverkeer landelijk in kaart gebracht. Wij hebben GGD/RIVM gevraagd om een gedetailleerde “Schipholmonitor 2024” met hindercijfers van de gemeente, uitgesplitst per woonkern. De resultaten worden in het voorjaar 2025 verwacht.

2.2 Geluid

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is een nieuw geluidsstelsel van normen en maatregelen aangekondigd dat de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en beter aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. In de Hoofdlijnenbrief Schiphol (juni 2022) is dit geconcretiseerd. Er wordt normstelling ontwikkeld gericht op voortdurende vermindering van negatieve externe effecten, waarbij niet meer hoofdzakelijk het aantal vliegtuigbewegingen centraal staat. In november 2023 heeft lenW een eerste ambtelijke uitwerking voorgelegd voor een Stelselontwerp regulering vliegtuiggeluid. Haarlemmermeer heeft gezamenlijk met de BRS feedback gegeven. Wij zitten met ander stakeholders in de Nationale Klankbordgroep, die in februari 2024 samen kwam om reflectie te geven op het voorgenomen stelsel. Het ministerie komt naar verwachting begin 2025 met een tweede uitwerking van het stelsel voor regulering vliegtuiggeluid. Volgens lenW moet het stelsel in 2028 ingaan.

2.2.1 Grondgeluid

Een deel van de inwoners in Haarlemmermeer ondervindt hinder door grondgeluid, vooral in Hoofddorp-Noord en Badhoevedorp. Wij hebben de afgelopen jaren stevig ingezet om grondgeluid te agenderen bij het Rijk en in het hinderreductieprogramma Minder Hinder Schiphol van Schiphol en LVNL.

In 2021 heeft lenW het RIVM-rapport ‘Onderzoeksprogramma Laagfrequent Geluid’ aan de Kamer gestuurd, met daarin de stand van kennis en aanbevelingen voor vervolgonderzoek. Een van de aanbevelingen betreft onderzoek om meer zicht te krijgen op de omvang van de hinder van verschillende bronnen van laagfrequent geluid. Er wordt een inventarisatie gedaan naar klachten over laagfrequent geluid rond Schiphol, naar relaties met bronnen en hoe deze te identificeren zodat maatregelen kunnen worden genomen.

Ook hebben Schiphol en LVNL grondgeluid opgenomen in het Minder Hinder Programma. Zo zijn er woningen in Vrijshot-Noord/Hoofddorp-Noord geïsoleerd en is er onderzoek gedaan naar het verminderen grondgeluid in Badhoevedorp door het plaatsen van een diffractor (zie Minder Hinder Schiphol).

Grondgeluid wordt indien relevant meegenomen in de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling in Haarlemmermeer. Verder wordt er aanvullend onderzoek gedaan door Nederlands Lucht en Ruimtevaartcentrum (NLR) en TNO naar grondgeluid door Schiphol met betrekking tot een mogelijke doorstart van het gebied Schuildehoeve. Voor de ontwikkeling in Hoofddorp-Noord is het grondgeluid onderzocht ten behoeve van een goede afweging van de kwaliteit van de leefomgeving en zijn hiervoor regels opgenomen in de plannen. In Badhoevedorp-Zuid is onze inzet om slim te ontwerpen, zodat de bebouwing het geluid van de A9 en Schiphol zoveel mogelijk afschermt waardoor de geluidbelasting in Badhoevedorp lager wordt.

Geluidsribbels tegen grondgeluid bij de Polderbaan



Bron: LVNL

2.2.2 Meten en berekenen geluid

Wij vinden het belangrijk dat geluidsbelasting van vliegverkeer goed inzichtelijk wordt gemaakt en ook dat hinderbeleving meetbaar wordt gemaakt. Daarnaast moet er goede informatievoorziening zijn voor omwonenden over gemeten geluid in de omgeving van Schiphol.

De afgelopen jaren heeft het ministerie van IenW onderzoek laten doen naar het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en hoe beide methodes onderling versterkt kunnen worden. In mei 2024 zijn de resultaten van dit onderzoek Programmatische aanpak meten (en berekenen) vliegtuiggeluid (PAMV) aan de Tweede Kamer gepresenteerd. De belangrijkste inzichten lichten wij hier toe.

De geluidbelasting door vliegtuigen wordt uitgedrukt met twee Europese geluidbelastingindicatoren: L_{den} voor het etmaal en L_{night} voor de nachtperiode. Onderzocht is of er naast L_{den} en L_{night} aanvullende indicatoren zijn, die helpen om de berekening van hinder beter aan te laten sluiten bij de manier waarop omwonenden de effecten van ernstige hinder en ernstige slaapverstoring van vliegtuiggeluid ervaren. Dit blijkt niet het geval.

In een nog lopend onderzoek worden BAS (meldingen over geluid door vliegtuigen) en NOMOS (metingen van vliegtuiggeluid) met elkaar gecombineerd. Voorlopige resultaten lijken aan te geven dat met deze combinatie een methode beschikbaar kan komen, waarmee beter inzicht wordt verkregen in de verklaring van hinderbeleving bij veel omwonenden en om daarmee aanvullende indicatoren te achterhalen. Uit een andere verkenning naar korte termijnmaatregelen volgt dat operationele maatregelen (bijvoorbeeld aanpassing baangebruik) mogelijk een positief effect hebben op de hinderbeleving van omwonenden.

Een ander type onderzoek in PAMV ging over toepassingsbereik en validatie van metingen en berekeningen met als doel om de grenzen te bepalen waarbinnen metingen en berekeningen van vliegtuiggeluid betrouwbaar kunnen worden uitgevoerd. Er is gekeken naar de verschillen tussen de berekende en gemeten geluidbelasting. Een belangrijke conclusie is dat de correlatie tussen gemeten en berekende waarden groot is. Dat betekent dat geluidberekeningen over het algemeen goed in staat zijn om de trends in vliegtuiggeluid te voorspellen. Dit inzicht wordt meegenomen bij de ontwikkeling van het nieuwe stelsel voor de regulering van vliegtuiggeluid. Metingen hebben nog geen rol binnen het huidige luchtvaartbeleid. Wel wordt verwacht dat metingen in de toekomst onderdeel zullen worden van het luchtvaartbeleid in de vorm van structurele validatie van berekeningen.

2.3 Ultrafijnstof en uitstoot

Vliegverkeer zorgt voor emissies zoals ultrafijnstof die negatieve invloed hebben op de gezondheid. Ultrafijnstof ontstaat als een vliegtuig de motor start of door het gebruik van dieselloertuigen. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft meerjarige onderzoeken naar de gezondheidseffecten van korte- en langdurige blootstelling aan ultrafijnstof op de gezondheid gedaan. Blootstelling aan ultrafijnstof van vliegtuigen rond Schiphol kan mogelijk ('indicatief bewijs') leiden tot nadelige effecten op het hart- en vaatstelsel en de ontwikkeling van het ongeboren kind. Er zijn geen aanwijzingen dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof de oorzaak is van aandoeningen aan de luchtwegen. Wel kunnen bestaande aandoeningen door korte blootstelling tijdelijk verergeren. Er is nog onvoldoende bewijs voor effecten op het zenuwstelsel en de stofwisseling (diabetes). Voor effecten op de totale sterfte zijn geen aanwijzingen. Ook is er onderzoek bij basisschoolkinderen gedaan naar een relatie tussen de gezondheid van kinderen en de blootstelling aan ultrafijnstof. Hieruit is geconcludeerd dat er een samenhang is tussen verhoogde concentraties ultrafijnstof in de lucht, de klachten en het medicijngebruik van kinderen.

2.3.1 Normen en maatregelen

Deze resultaten zijn zorgwekkend, daarom pleiten wij voor normen voor ultrafijnstof, maar deze zijn er tot nu toe nog nergens in de wereld ingevoerd. Wij faciliteren maatregelen om de luchtkwaliteit in Haarlemmermeer te verbeteren zoals schone airport-hotel shuttlebussen in de omgeving van Schiphol en vanaf 1 januari 2026 een zero emissie-zone op Schiphol Centrum (zie hoofdstuk Innovatie en verduurzaming).

Schiphol werkt aan het verminderen van de uitstoot van ultrafijnstof en heeft een actieplan met een groot aantal maatregelen opgesteld. Zo zijn bijvoorbeeld de regels voor taxiën op Schiphol aangescherpt, zodat motoren zo weinig mogelijk ingezet worden. Op het platform worden steeds meer elektrische voertuigen ingezet. Tussen nu en 2030 wordt duurzaam taxiën waar mogelijk de standaardprocedure op Schiphol.

Schiphol neemt maatregelen die het gebruik van fossiele brandstof verminderen



Bron: Schiphol

2.3.2 Schone Lucht Akkoord

Op 1 november 2023 hebben we het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Hiermee sluiten we ons aan bij een landelijk netwerk van deelnemers, waaronder de Rijksoverheid, alle provincies en veel andere gemeenten. Het SLA omvat een pakket aan maatregelen dat gericht is op een blijvende verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. Het akkoord streeft ernaar om tegen 2030 de advieswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) uit 2005 van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te bereiken. Luchtverontreiniging door de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof vormt een aanzienlijk gezondheidsrisico. Er wordt gewerkt aan een uitvoeringsplan met concrete maatregelen die zich richten op verschillende thema's en sectoren, zoals verkeer en industrie. Luchtvaart maakt geen onderdeel uit van het SLA, wij pleiten hier wel voor.

2.4 Hinderbeperking

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

2.4.1 Nachtsluiting

Wij pleiten voor een nachtsluiting met als doel een aaneengesloten periode van rust in de nacht. Een aaneengesloten periode van rust zorgt voor een positief effect op de gezondheid. Hierbij moet aandacht zijn voor de effecten van een nachtsluiting op onder andere het verplaatsen van vluchten naar de dag of de randen van de nacht.

In het kader van de balanced approach-procedure laat het ministerie een impactanalyse naar een (gedeeltelijke) nachtsluiting van Schiphol uitvoeren. De impactanalyse moet inzicht geven in de effecten op de leefomgeving, zowel positief als ook hinderverschuiving, en in de economische effecten op de luchtvaartsector en eventuele bredere effecten. In de impactanalyse wordt ook gekeken naar alternatieve maatregelen, waaronder het weren van meer lawaaige toesteltypes in de nacht. De verwachting is dat de resultaten van de impactanalyse in december 2024 naar de Tweede Kamer worden verstuurd.

Schiphol zet in op tariefdifferentiatie en maakt het landen en opstijgen in de nacht fors duurder.

Skyline luchthaven Schiphol bij avond tijdens volle maan



Bron: Gemeente Haarlemmermeer (67885), Foto: Kees van der Veer

2.4.2 Minder Hinder Schiphol

Haarlemmermeer is betrokken bij diverse hinderbeperkende maatregelen van Schiphol en LVNL om de geluidshinder door het vliegverkeer in de omgeving van de luchthaven te beperken en zo de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. De effecten van maatregelen van het programma Minder Hinder Schiphol worden geëvalueerd en deze evaluaties zijn voor iedereen beschikbaar op www.minderhinderschiphol.nl.

Verbod op lawaaiige vliegtuigen

In juli 2023 informeerden wij u over de wijziging voor op de Regeling operationele beperkingen lawaaiige luchtvaartuigen Schiphol door het ministerie (X.2023.05034). Het betreft oudere, meer lawaaiige toestellen die naar verhouding voor veel klachten zorgen vanwege geluidshinder. Schiphol hanteert nu hogere landingsgelden voor dergelijke vliegtuigen en verhoogt deze nog meer per april 2025. De juridische grondslag om dergelijke toestellen te weigeren ontbreekt nog in de Nederlandse regelgeving.

Onderzoek verminderen grondgeluid Badhoevedorp

In 2019 is samen met Schiphol, dorpsraad Badhoevedorp, Milieufederatie Noord-Holland en geluidsexperts een expertsessie georganiseerd over grondgeluid en mogelijke maatregelen in Badhoevedorp. Conclusie van deze sessie was dat de effectiviteit en haalbaarheid van verschillende maatregelen nader zou moeten worden onderzocht. Het kan dan gaan over maatregelen dicht bij de bron en in en om de gebouwde omgeving. In juli 2024 zijn de uitkomsten van het onderzoek door TNO en 4Silence naar de inzet van een diffractor ter bestrijding van grondgeluid gepresenteerd. De uitkomst is dat de diffractor niet de verwachte geluidsreductie oplevert en de investering buiten proportioneel zal zijn.

Verminderen grondgeluid in Hoofddorp-Noord

In 2008 werd in het kader van de Alderstafel afgesproken het niveau van het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met tien decibel te verlagen. Er is een vermindering van zeven decibel gerealiseerd door geluidsribbels bij de Polderbaan aan te leggen en doordat luchtvaartmaatschappijen investeren in stillere vliegtuigen (vlootvernieuwing). In overleg met Schiphol en de bewonersdelegatie Vrijschot-Noord is gekeken naar maatregelen om de resterende drie decibel te realiseren. Door het aanbrengen van geluidsisolatie bij woningen in Vrijschot-Noord in 2023 en 2024 konden de afgesproken laatste drie decibel aan vermindering van grondgeluid gerealiseerd worden.

2.4.3 Quickscan primaire banen Schiphol

In opdracht van Omgevingsdienst West-Holland, Omgevingsdienst IJmond, Haarlemmermeer en de Provincie Zuid-Holland is door onderzoeksbureau To70 een onderzoek uitgevoerd naar gebruik van de primaire banen Kaagbaan en Polderbaan. Het doel was het identificeren van aandachtspunten en oplossingsrichtingen die de geluidbelasting en bijhorende hinder, ten gevolge van vliegverkeer op de primaire banen (Polderbaan en Kaagbaan), voor omwonenden verminderen. Het rapport is in oktober 2024 definitief opgeleverd. Hierover informeerden wij u in een raadsbrief (XS-24062501.379). Er zijn 20 potentiële oplossingsrichtingen benoemd. De resultaten van de quickscan zijn gedeeld met stakeholders als bewonersvertegenwoordigers MRS, Schiphol Group en ministerie van IenW.

2.4.4 Lelystad

Haarlemmermeer zet in op de opening van Lelystad Airport voor niet-mainport-gebonden verkeer van Schiphol. Hierdoor kan de mainportfunctie van Schiphol worden behouden (selectiviteitsbeleid), er kunnen meer vrachtluchten geacommodeerd worden en nachtluchten kunnen verplaatst worden om hinder te beperken. Het Rijk besluit over de openstelling van Lelystad Airport, maar Lelystad is geen onderdeel van het maatregelenpakket van de balanced approach-procedure. Het nieuwe Kabinet Schoof belooft in het nieuwe regeerprogramma om in 2025 duidelijkheid te geven over de eventuele opening van Lelystad Airport. Als dit zo is kunnen passagiersvluchten (geen vracht- en nachtluchten) van Schiphol naar Lelystad worden verplaatst.

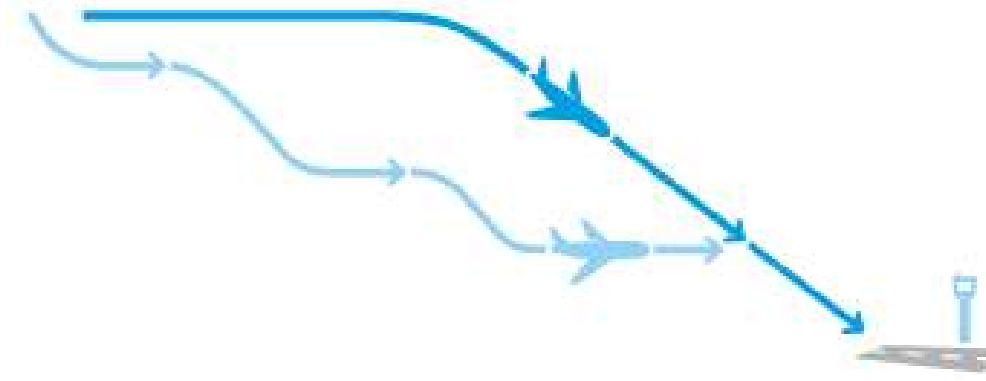
2.5 Omgevingsfonds

Al sinds 2019 wordt er gesproken over een Omgevingsfonds als opvolger van de Stichting Leefomgeving Schiphol (SLS). In 2023 heeft Schiphol het initiatief voor een Omgevingsfonds naar zich toegetrokken en dit opgenomen in haar acht-puntenplan 'Kiezen voor een stiller, schoner en beter Schiphol', waarbij Schiphol streeft naar meer in balans zijn met de leefomgeving. In juni 2024 hebben wij als lid van de raad van toezicht van SLS ingestemd met een aanpassing van de statuten van de SLS om een transitie naar omgevingsfonds te formaliseren (11094167). Het is de bedoeling dat het Omgevingsfonds per 1 januari 2025 van start gaat. Schiphol Group is de enige financier van het fonds en is voornemens om de komende zeven jaar jaarlijks € 10 miljoen beschikbaar te stellen.

2.6 Vaste naderingsroutes

Een nieuwe indeling van het luchtruim is nodig zodat civiele en militaire luchtvaart duurzamer (schoner en stiller) en efficiënter kan vliegen. Eén van de veranderingen in het gebruik van het luchtruim gaat over hoe civiele vliegtuigen dalen. Dat gebeurt nu stapsgewijs vooral bij het naderen van de luchthaven. Door de introductie van vaste naderingsroutes kunnen vliegtuigen vaker 'continu' dalen. Dat zorgt ervoor dat piloten dicht bij de luchthaven hoger kunnen vliegen en ongehinderd kunnen dalen, waarbij ze minder motorvermogen gebruiken. Motoren die minder hard draaien, produceren minder geluid en minder CO₂-uitstoot. Wij zijn via de BRS betrokken bij de uitwerking van deze 'vaste naderingsroutes', die vanaf 2030 worden ingevoerd.

Zijaanzicht - een continu daalprofiel (donkerblauw) en een getrappt daalprofiel (lichtblauw)



Bron: Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening

2.7 PFAS

PFAS is een groep van chemische stoffen die schadelijk zijn voor het milieu en de gezondheid. PFAS zit in de grond op Schiphol. De verontreiniging van het milieu komt door het gebruik van PFAS-houdend blusschuim door de brandweer vanaf 1985. Inmiddels wordt PFAS-houdend blusschuim niet meer gebruikt op Schiphol. Sinds de jaren 90 werd het al niet meer ingezet bij oefeningen en direct nadat de regels zijn aangepast in 2020 ook niet meer bij incidenten. In maart 2024 hebben wij samen met de Omgevingsdienst NZKG en Schiphol een bewonersavond georganiseerd over PFAS op Schiphol. Aanleiding hiervoor was het forse aantal binnengekomen bezwaren met betrekking tot een verleende vergunning voor de opslag van PFAS-houdende gronden op Schiphol (TTOP 4) en de verschillende raadvragen die hierover zijn gesteld. Omdat er veel zorgen en vragen speelden bij omwonenden en andere belangstellenden heeft Schiphol in juli 2024 een tweede informatieavond over PFAS georganiseerd. Naast de opslag van PFAS-houdende grond heeft Schiphol ook een toelichting gegeven over het voornemen voor het realiseren en gebruiken van een grondreinigingsinstallatie (TTOP5). Schiphol heeft een website ingericht om bewoners over 'PFAS op Schiphol' te informeren.

3. Veiligheid en bereikbaarheid

Veiligheid in de lucht en op de grond zijn essentieel. Een goede bereikbaarheid speelt hierbij een belangrijke rol. De burgemeester is verantwoordelijk voor de veiligheid in Haarlemmermeer en dus ook op Schiphol. Daarbij gaat het niet alleen om risico's die direct gerelateerd zijn aan het vliegen zelf, maar ook om andere veiligheidheidsrisico's op het gebied van infrastructuur, mobiliteit, crowd management, brandveiligheid, risicovolle bedrijfsactiviteiten en terrorisme.

3.1 Veiligheid

3.1.1 Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol

Sinds 2012 nemen we deel aan het convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol. Doel van het convenant is het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels (met name ganzen) op en rond luchthaven Schiphol te reduceren. In november 2023 hebben wij ingestemd met een tijdelijke verlenging van het convenant tot eind 2024 (10207872) in afwachting van het lopende evaluatietraject. In juli 2024 informeerden wij u over de uitkomsten van deze evaluatie (XS-24062205.372). Alhoewel wij van mening zijn dat mogelijk niet de juiste conclusies zijn getrokken in de evaluatie vinden wij een nieuw convenant wel wenselijk. Zonder convenant verwachten wij onvoldoende sturing en uitvoering van maatregelen die bijdragen aan het beheersen van de populatie ganzen om zo bij te dragen het reduceren van het risico van vogelaanvaringen. Wij pleiten voor het nauwkeuriger vastleggen van rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen als ook voor het opstellen van uitvoeringsprogramma gericht op het zogenoemde ruimtelijk spoor gericht op het voorkomen dan wel mitigeren van (nieuwe) gans aantrekkende bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik.

Grauwe ganzen in Park 21



Bron: Gemeente Haarlemmermeer (33690)

3.1.2 Gevolgen personeelstekort op Schiphol

De hoeveelheid reizigers op station Schiphol en op Schiphol Plaza is inmiddels weer op hetzelfde (hoge) niveau als voor de coronapandemie. Het gaat ook om treinreizigers die niet per se op Schiphol hoeven te zijn, maar er over willen stappen. Managen van grote groepen mensen (crowd management) is zowel op de perrons van station Schiphol als op Schiphol Plaza en in de terminals een blijvend aandachtspunt. Schiphol Plaza is immers direct verbonden met de perrons.

Tijdens de coronapandemie is het personeel bij de bagage-afhandelaren en beveiligingsbedrijven flink in aantal teruggebracht, wat in 2022 heeft geleid tot lange wachtrijen, wachttijden en crowd problemen. In 2023 was het personeelstekort grotendeels ingelopen. Schiphol heeft zich gecommitteerd aan het verbeteren van de arbeidsomstandigheden, zowel bij beveiliging en bagage-afhandelaren (onder ander verbetering roosters, pauzeruimtes, tilhulpen).

Over de maatregelen in het kader van de drukte en personeelstekorten op de luchthaven is er continue afstemming geweest tussen Schiphol, Koninklijke Marechaussee (KMar) en onze gemeente. Het tegengaan van personeelstekorten en maatregelen om drukte en crowd problematiek en te voorkomen zijn primair een verantwoordelijkheid van Schiphol in samenwerking met de daar opererende beveiligingsbedrijven, afhandelbedrijven en luchtvaart-maatschappijen. Maar als de effecten (kunnen) leiden tot openbare orde- en veiligheidsproblemen ligt daar een verantwoordelijkheid voor de burgemeester en een taak voor de KMar.

3.1.3 Overige veiligheidsonderwerpen

Ten aanzien van de veiligheid op Schiphol is naast bovenstaande een aantal andere thema's relevant. De belangrijkste in dit kader zijn: crisisbestrijding, ondermijning, CTER (Contraterrorisme, Extremisme en Radicalisering), demonstraties, overlast taxironselaars en mensen met onbegrepen gedrag. Deze thema's worden uitvoeriger toegelicht in het uitvoeringsplan Veiligheid.

3.2 Bereikbaarheid

3.2.1 Multimodale Knoop Schiphol (MKS)

In het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) werken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam, de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en Schiphol samen om aan verbetering van de veiligheid en bereikbaarheid van de luchthaven met trein en bus. Het afgelopen jaar zijn er nieuw halteplekken gerealiseerd voor touringscars en bijvoorbeeld Ubers zodat er ruimte ontstaat voor de vernieuwing van het busstation voor Schiphol Plaza, aanpassing van de rijbaan voor taxi's en een fietsenstalling. Ook zijn een groot deel van de trappen en roltrappen op het treinstation aangepast. Hierdoor is er meer ruimte op de perrons gerealiseerd, waardoor treinreizigers sneller de trein in- en uitstappen en gedrang op het perron wordt tegengegaan.

3.2.2 Openbaar Vervoer verbinding Amsterdam Haarlemmermeer (OVAH)

Haarlemmermeer zet in op het doortrekken van de Noord/Zuidlijn van Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp als duurzame oplossing voor een bereikbare en veilige luchthavenregio. Rijk en regio werken samen in het samenwerkingsverband Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) om de Openbaar Vervoer (OV)-bereikbaarheid tussen Amsterdam en Haarlemmermeer te verbeteren. Het project OVAH onderzoekt oplossingen voor de toekomstige knelpunten in de bestaande openbaar vervoersystemen en stations in de gebieden rond Amsterdam en Haarlemmermeer. In het kader van het Rijks Meerjarenprogramma Ruimte en Transport (MIRT) is de startbeslissing voor de verkenning van de OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer in 2022 genomen. In 2024 zijn kansrijke OV-oplossingen onderzocht en er wordt toegewerkt naar een in 2025 te nemen voorkeursbeslissing voor de OV-oplossing. Deze voorkeursbeslissing wordt genomen door de betrokken overheden op basis van de aanbevelingen. Eén van de kansrijke oplossingen is het uitbreiden van de bestaande Noord/Zuidlijn, waardoor het probleem rond de bottleneck Schiphol deels opgelost wordt. Zo wordt de veiligheid verhoogd door het verdelen van reizigers over metro en trein. Door de Noord/Zuidlijn ontstaat ook ruimte voor meer internationale treinen vanaf Schiphol die korte afstandsvluchten kunnen vervangen.

4. Wonen, vliegen en ruimtelijke beperkingen

Door de aanwezigheid van de luchthaven hebben we te maken met ruimtelijke beperkingen. Het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) regelt activiteiten op de luchthaven en is bedoeld om de balans te vinden tussen luchtvaartgroei en milieubescherming. Het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) reguleert de ruimtelijke indeling op en rondom de luchthaven en legt beperkingen vast voor activiteiten in de omliggende gebieden. Zoals waar wel of niet mag worden gebouwd. Haarlemmermeer staat voor een enorme woningbouwopgave. Om slim samen te kunnen leven met de luchthaven zetten we in op ruimtelijke kwaliteit en maatwerk voor woningbouw.

4.1 Ruimtelijke beperkingen

4.1.1 Wijziging Luchthavenverkeersbesluit en Luchthavenindelingsbesluit

Al vele jaren pleiten we samen met de BRS voor actualisatie van het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Het LVB en het LIB vullen elkaar aan door zowel het luchtverkeer rondom de luchthaven als de ruimtelijke indeling te reguleren en om voldoende rechtsbescherming te bieden aan de omwonenden. Het doel is het LIB beter te laten aansluiten op het huidige gebruik van de luchthaven en te zorgen voor meer duidelijkheid over de toepassing ervan. Een belangrijk onderdeel van de voorgestelde wijzigingen is het actualiseren van de contouren van de beperkingengebieden. Door onder andere het wijzigen van vliegroutes, het stiller worden van de vloot en het volgen van andere vliegprocedures zijn de effecten van de huidige vliegoperatie niet meer in lijn met de beperkingen die in het LIB zijn vastgelegd. Wij veronderstellen dat op enkele plekken minder beperkingen gaan gelden, waardoor ruimte ontstaat voor lokale woningbouw of initiatieven ten behoeve van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving.

Het ministerie van IenW onderzocht de mogelijke milieueffecten van voorgenomen aanpassingen van het LIB. De eerste bevindingen tonen aan dat aanzienlijke effecten op het milieu niet zijn uit te sluiten. Daarom moet het ministerie een uitgebreide milieueffectrapportage (mer)-procedure doorlopen om de verwachte effecten op het milieu vast te stellen. De minister heeft besloten om voor de aanpassingen van het LIB geen aparte procedure te volgen, maar aan te sluiten bij het reeds gestarte mer-procedure voor het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit (LVB).

4.1.2 Cumulatie geluid

Begin 2021 is het voornemen gepubliceerd om bij invoering van de Omgevingswet de bestaande rekenregel voor luchtvaartgeluid bij cumulatie te actualiseren, om zo de geldende inzichten over hinder van luchtvaartgeluid bij cumulatie beter tot uitdrukking te brengen. Daarbij is voorzien in een overgangsbepaling die aparte besluitvorming over latere invoering van die geactualiseerde rekenregel mogelijk maakt.

Onze verwachting was dat geldende geluidsregels beleidsneutraal overgezet zouden worden in de Omgevingswet. Groot punt van zorg is dat met de voorgestelde rekenregels onder de Omgevingswet de plannen voor woningbouwprojecten niet meer te motiveren zijn op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en ook bestaande woningbouw niet meer als leefbaar gezien wordt.

75% van de gemeente heeft volgens de voorgestelde geactualiseerde rekenmethodiek een slecht of zeer slecht akoestisch leefklimaat met meer dan 65 dB, de grens voor het kunnen motiveren van ruimtelijke kwaliteit. Rond 80% van de nieuwbouwplannen in onze gemeente vallen in de 48 Lden-contour en hebben te maken met de nieuwe rekenregels, waaronder locaties waarover we afspraken hebben met het Rijk over versnelling en grootschalige woningbouw. Ook ontwikkeling van wegen, spoor en bedrijfslocaties worden bemoeilijkt wanneer de voorgestelde rekenmethodiek toegepast zou moeten worden.

In het Bestuurlijk Overleg Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in februari 2024 is met BRS, Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en Interprovinciaal Overleg (IPO) afgesproken om in 2024 gezamenlijk stevig in te zetten op onderzoek naar een alternatieve methode voor het beoordelen van de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid van meerdere geluidbronnen. Partijen geven gezamenlijk vorm aan proces en aanpak van dit onderzoek, waarin lenW het voortouw heeft. In dit proces wordt ook een relatie gelegd met andere relevante lopende trajecten zoals de Woondeals en de NOVEX Schipholregio. Het RIVM heeft de opdracht gekregen om zo mogelijk een alternatieve methode voor de samenloop van geluid van meerdere bronnen te ontwikkelen en te onderbouwen.

Afgesproken is dat partijen begin 2025 gezamenlijk bezien of er perspectief is op een geschikte alternatieve methode. Als dat het geval is, wordt die methode geïmplementeerd in de regelgeving. Tot nadere besluitvorming wordt voor het betrekken van luchtvaartgeluid bij het beoordelen van gecumuleerd geluid gebruik gemaakt van de rekenregel die al gold onder de Wet geluidhinder en is overgenomen in het overgangsrecht van de Omgevingswet.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol

In augustus 2024 heeft Schiphol het grootste investeringsplan in de geschiedenis van de luchthaven aangekondigd. Schiphol gaat zes miljard euro investeren in de komende vijf jaar om de infrastructuur, arbeidsomstandigheden en dienstverlening aan passagiers en luchtvaartmaatschappijen te verbeteren. Naast een noodzakelijke inhaalslag op het gebied van onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur kent Schiphol ook grote uitdagingen door verduurzaming/energietransitie en de vlootvernieuwing door de luchtvaartmaatschappijen ten behoeve van een schonere en stillere luchtvaart (wat leidt tot meer passagiers en grotere opstelplaatsen voor vliegtuigen).

Wij zijn met Schiphol in gesprek over hun concrete plannen voor onderhoud en vernieuwing op de luchthaven. Een aantal plannen wijkt af van het bestaande omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) en vergen daarom een standpunt van de gemeente. Schiphol heeft ons gevraagd om medewerking aan een wijziging omgevingsplan. Er is een nieuw integraal ruimtelijk perspectief voor de luchthaven als geheel nodig om een afweging te kunnen maken over dergelijke ontwikkelingen. Schiphol is gestart met het uitwerken van een nieuw Ruimtelijk Ontwikkelplan Schiphol (ROP) voor de komende 15 tot 20 jaar. Dit ROP zal een integrale benadering bieden voor alle ruimtelijke vraagstukken van de luchthaven én haar omgeving. Een ROP biedt een raamwerk om de belangen van zowel de luchthaven als de omgeving te waarborgen. Wij stellen uitgangspunten op en toetsen het ROP aan gemeentelijk ruimtelijk beleid. Een nieuw ROP vormt tevens de grondslag voor de nieuwe wijziging van het omgevingsplan Schiphol.

4.2.1 Beeldkwaliteitsplan en supervisie

Net als voor andere te ontwikkelen gebieden willen we dat er ook voor het luchthaventerrein een beeldkwaliteitsplan wordt opgesteld dat vastgesteld kan worden door de gemeenteraad. Schiphol Group werkt aan de uitwerking van dit plan dat na gereedkomen te besluitvorming zal worden voorgelegd. Het beeldkwaliteitsplan vormt het sturingskader voor een kwaliteitsteam of een supervisor. Tegelijkertijd met de besluitvorming over het beeldkwaliteitsplan zal dan ook de benoeming van een supervisor kunnen plaatsvinden.

4.2.2 Reservering parallelle Kaagbaan

In juni 2023 informeerden wij u over het voorgenomen besluit van voormalige minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat om de ruimte reservering voor de parallelle Kaagbaan op te heffen (X.2023.03712). Voor het daadwerkelijk juridisch opheffen van de ruimte reservering is een wijziging in het Besluit kwaliteit leefomgeving doorgevoerd. Deze wijziging is op 1 juli 2024 in werking getreden, wij informeerden u hierover in een brief (XS-24061711.357). Door dit besluit komt er ruimte om woningen te bouwen in Rijsenhout. Wij gaan samen met ontwikkelaar Timpaan het komend jaar onderzoeken of er honderd nieuwe geluidsadaptieve woningen gebouwd kunnen worden in Rijsenhout.

5. Economie

De luchthaven is essentieel voor de economie en werkgelegenheid in Haarlemmermeer. Schiphol is één van de belangrijkste Europese knooppunten (mainports) voor zowel Europese als intercontinentale vluchten. Schiphol biedt een uitgebreid netwerk van rond 300 bestemmingen wereldwijd, waarvan circa 100 intercontinentaal. Dit maakt Schiphol een cruciale hub voor passagiers die overstappen naar andere bestemmingen, wat bijdraagt aan de bereikbaarheid van Nederland en de internationale handel. De aanwezigheid van de luchthaven levert onze gemeente veel op in termen van vestigingsklimaat, innovatie, connectiviteit (mensen en goederen) en een groot aantal (directe en indirecte) arbeidsplaatsen. We willen deze sterke uitgangspositie de komende jaren verbinden met de verduurzamingsopgave.

5.1 Logistiek, werkgelegenheid en vracht

Omdat de logistiek van groot belang is voor Haarlemmermeer hebben wij een rol binnen het regionale cluster logistiek. De Amsterdam Logistics Board komt ongeveer één keer per jaar bij elkaar onder voorzitterschap van de wethouder Luchthavenzaken. Daarnaast functioneert op ambtelijk niveau het Amsterdam Logistics Programteam onder voorzitterschap van Schiphol Area Development Company (SADC). Hierin werken bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid samen aan gemeenschappelijke speerpunten voor een bloeiende, innovatieve logistiek in de Metropoolregio Amsterdam. Schiphol Cargo Mainport Program (SCMP) met onder andere de Milkrun Export zorgt dat meerdere zendingen bij meerdere expediteurs worden opgehaald, hetgeen leidt tot minder ritten, congestie en CO2 uitstoot. In het project Zero Emissions Corridors (ZEC) wordt onderzocht waar kansen liggen om zero-emissie vervoer over de weg te versnellen en welke investeringen in laadpunten en laadinfrastructuur nodig zijn.

Rond 30% van de werknemers in Haarlemmermeer werkt in de logistieke sector waaronder de luchtvaart en andere vervoersmiddelen vallen. De luchtvaart is de sector waar het grootste deel van het aantal werkzame personen in Haarlemmermeer werkzaam is (circa 19%). Verder is het grootste deel (rond 37% in 2023) van het aantal werkzame personen in Haarlemmermeer actief op de Schipholterreinen. De vervoerde vracht nam het eerste halfjaar van 2024 met 9% toe tot bijna 740.000 ton. Daar stond tegenover dat het aantal vrachtluchten in dezelfde periode met 5% daalde tot ruim 7.700 vluchten. Voor de logistieke sector is luchtvracht essentieel. Rond twee derde van alle luchtvracht wordt vervoerd per vrachtlucht (full-freighters), oftewel circa 4% van alle vluchten (passagiers en vracht) op Schiphol. De overige luchtvracht, namelijk een derde, gaat mee met passagiersvluchten (belly-freight) en strategisch van groot belang. Immers, vrachtluchten in combinatie met vracht in de belly van passagiersvluchten zorgen voor een fijnmazig en hoogwaardig logistiek luchtvrachtproduct op Schiphol. Deze versterkt het regionale vestigingsklimaat voor bedrijven waarvoor transport met hoge waarde of tijd kritisch transport belangrijk is (zoals de farmaceutische bedrijven).

5.2 Economische koers en diversificatie

Mede dankzij Schiphol is Haarlemmermeer een van de economisch sterkste gemeenten van Nederland. De gemeente is aantrekkelijk voor nationale en internationale bedrijven en investeerders, die zich deels vanwege de nabijheid van de luchthaven in de regio vestigen. Haarlemmermeer telt inmiddels ongeveer 19.500 bedrijven, die samen goed zijn voor 162.000 banen en in 2024 naar verwachting rond 90 miljoen euro aan belastinginkomsten genereren.

In september 2024 stemde u in met de nieuwe economische koers 'Haarlemmermeer 2024: van grijs groeien naar groen ontwikkelen' (10973869). Het doel van deze koers is om de economie van Haarlemmermeer niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief in de top 5 van Nederland te positioneren. Het sturen op kwaliteit wordt in de nieuwe koers onder andere aangeduid als de overgang van 'grijs groeien' naar 'groen ontwikkelen', en rust op drie strategische pijlers: diversificatie, selectiviteit en kwaliteit. Door middel van diversificatie streven wij naar een economie die minder afhankelijk is van de luchtvaart- en daaraan gerelateerde sectoren door ons te richten op vijf focussectoren: specialistische zakelijke dienstverlening, ICT & tech, groothandel & consumer goods, life sciences & health en grondstoffen & energie. Hiermee verbreden we onze kwalitatieve basis en streven we naar een toekomstbestendige economie voor Haarlemmermeer.

Laden van een KLM-cargo vliegtuig



Bron: SADC

5.3 Vestigingsklimaat en marketing

Het vestigingsklimaat in Nederland staat de laatste jaren onder druk door verschillende factoren, zoals de stikstofproblematiek, netcongestie op het stroomnet. Daarnaast is het fiscale klimaat versoberd en speelt de onzekerheid omtrent de toekomst van Schiphol een rol. Ondanks deze uitdagingen blijft Nederland en in het bijzonder Haarlemmermeer door zijn unieke kenmerken een aantrekkelijke plek voor nationale en internationale bedrijven.

Als gemeente ondersteunen wij actief 'investeerders' – nationale en internationale bedrijven, alsmede overige publieke en private instellingen – die bijdragen aan het bouwen van een sterke toekomst bestendige economie die (inter-)nationaal concurrerend is en maatschappelijke welvaart creëert. Deze investeerders dragen bij aan diversificatie, innovatie, duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Om dit te realiseren, werkten wij samen binnen het Haarlemmermeers Ondernemers Platform, amsterdam inbusiness (aib), InAmsterdam, Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), MRA Vastgoedmarketing, Holland Metropole en een breed palet aan externe dienstverleners.

In lijn met onze economische koers richten wij ons in het bijzonder op het behouden, ondersteunen en verbinden van gevestigde investeerders binnen de vastgestelde focussectoren. Daarnaast hanteren wij voor bedrijventerreinen, vanwege de beperkte ruimte, een sterk selectief acquisitiebeleid met focus op kwaliteit in plaats van kwantiteit. Bij kantorenlocaties zijn we eveneens selectief, echter door de relatieve grotere leegstand is hier wat meer ruimte.

6. Innovatie

De luchthaven en de luchtvaartsector staan voor een grote verduurzamingsopdracht. Schiphol wil de meest duurzame luchthaven ter wereld worden. Schiphol wil hiervoor in 2030 afvalvrij en emissievrij zijn en heeft als doel om in 2050 een circulaire en energiepositieve luchthaven te zijn. Wij werken samen aan en denken mee bij verschillende initiatieven voor innovatie en verduurzaming in de luchtvaart en op de luchthaven.

6.1 Innovatie en verduurzaming

6.1.1 TULIPS

De luchtvaartsector is opgenomen binnen de Europese Green Deal en Fit for 55. De Europese Commissie heeft een subsidie van € 25 miljoen ter beschikking gesteld voor het Europese samenwerkingsverband TULIPS. Haarlemmermeer is sinds 2022 lid van de externe adviesraad van het TULIPS-project. Het TULIPS project richt zich met name op de vraag: wat is er nodig om de luchtvaart en luchthaven klimaatneutraal te maken in 2050? Het project richt zich op het ontwikkelen van nieuwe duurzame technologie en klimaatneutrale en afvalvrije luchthaven. Schiphol heeft hierin een belangrijke rol en is proeftuin voor 17 initiatieven binnen deze samenwerking.

Zo is Schiphol de eerste luchthaven die ervaringen opdoet met de iron flow batterij, een primeur. In tegenstelling tot veelgebruikte lithiumbatterijen, werkt deze batterij op basis van ijzer en zout water. Deze materialen zijn volop aanwezig en zorgen voor een minder grote milieubelasting, bovendien zijn ze brandveilig.

Nog een primeur voor Schiphol is dat zij de eerste op waterstof aangedreven Ground Power Unit (GPU) in de praktijk toepassen, dat is een mobiel of vast apparaat dat vliegtuigen op de grond van stroom voorziet. Dit kan een alternatief bieden voor de diesel GPU's en is daarmee een goede stap naar emissievrije GPU's. In het consortium is inmiddels ook een partij aangesloten die een door waterstof aangedreven tow tractor gaat ontwikkelen. Tow tractors worden gebruikt voor het verplaatsen van vliegtuigen.

6.1.2 Schiphol hotel shuttle systeem

In mei 2023 is een overeenkomst gesloten over de samenwerking tussen Koninklijke Horeca Nederland (KHN)-Haarlemmeer, Schiphol en ons voor elektrische Schiphol hotel shuttle systeem met bussen die rijden vanaf een nieuwe busstation op Schiphol. Het verduurzamen en samenvoegen van hotelshuttles tot een zero-emissie systeem levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen en uitstoot CO₂ in Haarlemmermeer. Er zijn al 28 hotels uit Haarlemmermeer aangesloten. Schiphol stelt dat in de toekomst alleen hotels op de shuttleplaats mogen stoppen die meedoen. Het zero emissie systeem is ook opgenomen in het plan van Schiphol om te kunnen voldoen aan de voorwaarden in de milieuvergunning. Schiphol gaat het systeem in samenwerking met de partners verder uitwerken.

6.1.3 Elektrische bussen

Elektrische bussen op en rond Schiphol spelen een belangrijke rol in het verduurzamen van het transport in de regio. In 2023 was er een vloot van ongeveer 100 volledig elektrische bussen, die dienstdoen voor passagiersvervoer tussen terminals, parkeerlocaties en andere faciliteiten op de luchthaven. Deze bussen worden opgeladen via een netwerk van snellaadstations, strategisch geplaatst om continuïteit te garanderen. De energie voor deze stations is grotendeels afkomstig van duurzame bronnen, wat bijdraagt aan de ambitie van Schiphol om klimaatneutraal te opereren. Er wordt gewerkt aan verdere uitbreiding, waaronder meer laadcapaciteit en optimalisatie van de routes. Het doel is niet alleen om emissies verder te reduceren, maar ook om het comfort en de efficiëntie van het passagiersvervoer te vergroten. Deze ontwikkelingen maken deel uit van een bredere strategie om de luchthaven duurzamer te maken.

6.1.4 Zero emissie-zone voor stadslogistiek en distributie op Schiphol

Op 28 november 2023 heeft het college het principebesluit genomen (10207867) voor invoering van de Zero Emissie zone (ZE-zone) op Schiphol-Centrum per 1 januari 2026. Schiphol wil de ZE-zone instellen in de zogenoemde logistieke straten. Dat betekent dat alleen elektrische voertuigen of waterstofvoertuigen worden toegelaten voor distributie en bevoorrading. Schiphol is de trekker van dit project, maar heeft ondersteuning nodig van onze gemeente, onder meer voor het verkeersbesluit en vanwege de handhaving met camera's. In april 2024 hebben we een besluit genomen over de invoering van ZE-zone voor stadslogistiek op Schiphol-Centrum (10779328). Op basis van dit besluit was aanvraag van een subsidie van het Rijk mogelijk. In juni 2024 hebben wij een subsidie ontvangen om realisatie van de ZE-zone mogelijk te maken.

6.1.5 Smart Cargo Mainport Program

Schiphol krijgt subsidie voor het Smart Cargo Mainport Program (SCMP) met als belangrijkste doelstelling: zero emissie voor al het grondgebonden verkeer in 2030. Met het plan 2022 tot 2027, de 3e tranche van het SCMP wordt een nieuw logistiek concept gevormd, dat zowel projecten creëert op het gebied van herinrichting van processen en ondersteunende IT, als op het gebied van fysieke infrastructuur. De activiteiten maken gebruik van “slimme” oplossingen (digitalisering zal noodzakelijk zijn) om “schone” doelstellingen te behalen door “samen” te werken. SCMP staat open voor alle bedrijven en instellingen die betrokken zijn bij de luchtvracht rondom Schiphol. In het programma vinden alleen activiteiten plaats die van toepassing zijn voor de gehele luchtvrachtgemeenschap en niet individueel door bedrijven uitgevoerd kunnen worden. SCMP ondersteunt en versnelt innovaties die niet direct als risico bij één partner gelegd kunnen worden, maar overduidelijk wel bijdragen aan de verankering van luchtvracht processen in de regio.

6.2 Geluidadaptief bouwen

Innovatief bouwen kan een basis zijn om op een slimmere manier samen te leven met de luchthaven. In 2021 zijn we samen met partners gestart met een field lab geluidadaptief bouwen aan de Rijnlanderweg. In het field lab is getest of gebouwen zo ontworpen en gepositioneerd kunnen worden dat bewoners minder geluidshinder van vliegverkeer hebben. In de laatste fase van het onderzoek in 2023 is onderzocht of ook gazons, bomen en groene muren (verdere) geluidsvermindering kunnen opleveren. Het onderzoek is begin 2024 afgerond en het field lab is ontmanteld.

Maatregelen op het gebied van gebiedsinrichting, bouwontwerpen en materiaalgebruik kunnen effecten van geluid mitigeren. Dit vindt voornamelijk toepassing in nieuwbouw maar kan ook toegepast worden in bestaande gebouwde omgeving (toevoegen groen).

In het programma NOVEX Schipholregio is de uitwerking opgenomen van de volgende fase van het onderzoeksprogramma geluidadaptief bouwen met onder andere living labs in concrete bouwprojecten. Wij zijn in gesprek met ontwikkelaar Timpaan over het bouwen van geluidsadaptieve woningen als kansrijke locatie voor zo’n living lab. Met de TU Delft kijken we naar een meerjarig onderzoekprogramma waarmee onder andere de door bewoners ervaren effecten op de kwaliteit van de leefomgeving worden gemeten.

Field lab Rijnlanderweg Hoofddorp



Bron: TU Delft / AMS

7. Governance en Participatie

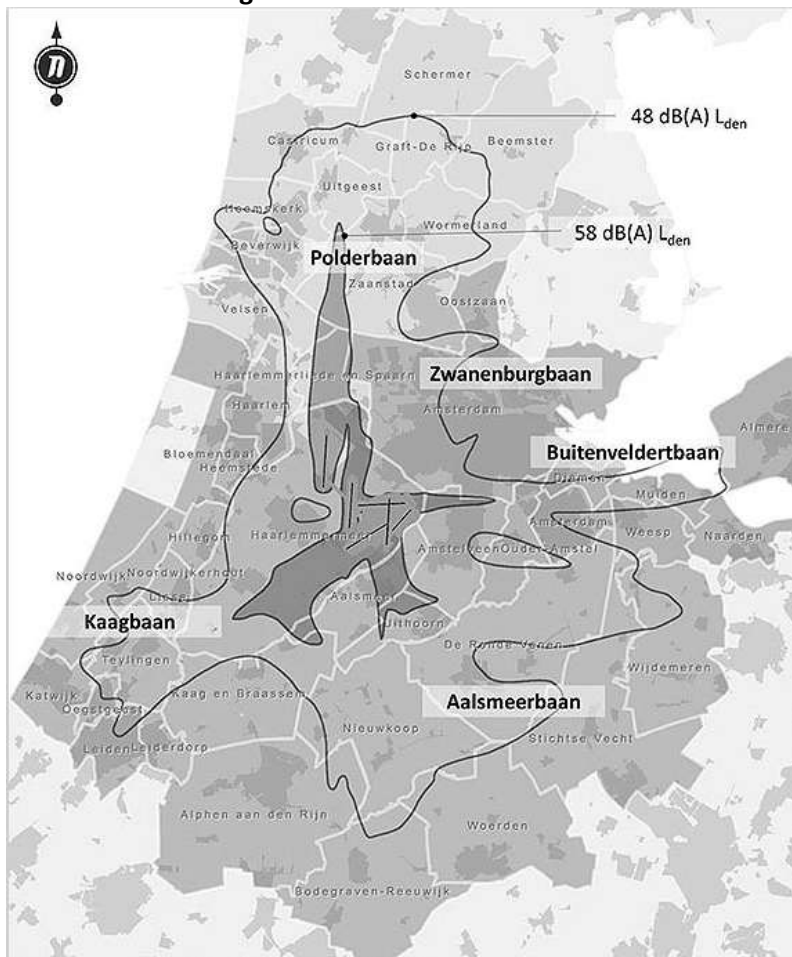
Het luchthaventerrein maakt met 2780 hectare een groot deel uit van Haarlemmermeer en heeft een enorme impact. Hoewel Haarlemmermeer bestuurlijk aan tafel zit in de verschillende overleggremia, is de gemeente geen bevoegd gezag als het gaat om het nemen van besluiten over het nationale luchtvaartbeleid. 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.

7.1 Bestuurlijke samenwerking

7.1.1 Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)

Bestuurlijk werken we vooral veel samen in het regionale samenwerkingsverband van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De BRS bestaat uit 56 gemeenten en vier provincies. Provincie Noord-Holland is voorzitter en Haarlemmermeer is vicevoorzitter. Gezamenlijk volgen wij alle ontwikkelingen en dienen zienswijzen in, waarover u wordt geïnformeerd.

Deelnemende BRS-gemeenten



Bron: Provincie Noord-Holland

7.1.2 NOVEX Schipholregio

Binnen regio Schiphol werken ministeries, provincies en gemeenten met elkaar samen aan regionale invulling van de ruimtelijke opgaven onder de naam NOVEX Schipholregio. Samen werken we aan een nieuwe balans die de gezondheid en kwaliteit van leven in de buurt van de internationale luchthaven Schiphol verbetert.

Het doel van de NOVEX Schipholregio is het versterken van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. Dit doen we door gericht samen te werken op de versnelling en versterking van de (interbestuurlijke) besluitvorming rondom verschillende urgente opgaven in de Schipholregio op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit, maar ook natuurherstel, woningbouw en infrastructuur. Na eerst een ontwikkelperspectief te hebben opgesteld is in december 2023 een uitvoeringsagenda vastgesteld met concrete maatregelen op korte, middellange en lange termijn (X.2023.07376).

De samenwerking tussen Rijk en regio heeft al concrete resultaten opgeleverd zoals de opheffing van de reservering voor de Parallele Kaagbaan en de mogelijkheden die dit onder andere biedt voor het vergroten van de leefbaarheid van Rijsenhout.

Op 10 oktober 2024 liep de termijn van de bestuursovereenkomst 'intenties samenwerking NOVEX Schipholregio' af. Het ondertekenen van de bestuursovereenkomst op 10 oktober 2022 vormde de start van het programma NOVEX Schipholregio. De interbestuurlijke samenwerking wordt voortgezet via de uitvoeren van de uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio en de afstemming op bestuurlijk- en ambtelijk niveau tussen de betrokken ministeries en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Hierover informeerden wij u in een raadsbrief (XS-24093007.564).

7.2 Overlegorganen en participatie

7.2.1 Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS)

Per 1 juli 2023 is de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS) opgericht en bestaat uit omwonenden, experts, wetenschappers en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties, waaronder natuur- en milieuorganisaties. De MRS is een wettelijk overleg- en adviesorgaan over luchtvaartzaken rondom Schiphol. De MRS richt zich op beleid over leefomgevingskwaliteit en levert maatschappelijke inbreng op concrete projecten om hinder te voorkomen of te verminderen. De MRS is de opvolger van de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) en de Omgevingsraad Schiphol (ORS). In een brief informeerden wij u over de wetwijziging voor de verankering van de MRS in de Wet luchtvaart (X.2023.07251). Sinds 1 maart 2024 is Khadija Arib de nieuwe voorzitter van de MRS. Er worden op bestuurlijk en ambtelijk niveau gesprekken met de MRS gevoerd.

Kennismaking wethouder Marja Ruigrok en Khadija Arib



Bron: Gemeente Haarlemmermeer

7.2.2 Omgevingshuis

De MRS heeft de opdracht gekregen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om een Omgevingshuis, een digitaal platform te ontwikkelen. Op dit platform wordt de informatie over de leefomgeving rond Schiphol voor omwonenden bij elkaar gepresenteerd op een overzichtelijke, onafhankelijke, betrouwbare en vindbare manier. Wij zijn in contact met de MRS over informatie die wij willen gaan aanbieden via dit platform aan omwonenden. Het is de bedoeling dat het Omgevingshuis in het vierde kwartaal 2024 geïntroduceerd wordt bij het brede publiek.

7.2.3 Bewoners

Het is gebruikelijk dat er één a twee keer per jaar een informeel gesprek wordt gevoerd met bewoners-vertegenwoordigers van de drie relevante banen voor Haarlemmermeer namelijk Polderbaan, Zwanenburgbaan en Kaagbaan en de wethouder. Deze bewonersvertegenwoordigers zijn ook lid van de MRS. In september 2023 was een bijeenkomst met wethouder Nobel en bewonersvertegenwoordigers. In september 2024 heeft de nieuwe wethouder Luchthavenzaken, Marja Ruigrok, kennis gemaakt met de bewonersvertegenwoordigers en Khadija Arib, voorzitter van de MRS.

Verder is er ambtelijk overleg geweest met bewonersvertegenwoordigers en zijn er brieven en e-mails beantwoord van bewoners en dorpsraden.

7.3 Communicatie

Eén van de speerpunten uit de strategische inzet is goede communicatie en het delen van informatie die relevant is voor inwoners in Haarlemmermeer. Daarom heeft Haarlemmermeer in oktober 2024 het onderwerp “Schiphol” op de gemeentelijke website geïntegreerd. Vanuit de website wordt gelinkt naar diverse externe sites die relevant zijn voor (nieuwe) bewoners.

7.4 Samenwerking en overleg met luchthaven, LVNL en andere partijen

7.4.1 Schiphol Group

Met Schiphol werken we samen aan en overleggen over een diversiteit aan onderwerpen zoals bereikbaarheid, landzijdige veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling, aanvragen omgevingsvergunningen, energietransitie, grondgeluid en verduurzaming en innovatie. Er is veelvuldig overleg op ambtelijk en bestuurlijk niveau plaats.

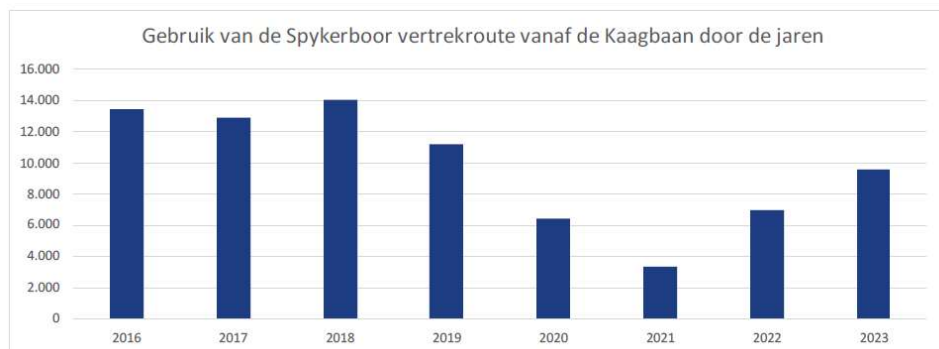
Naast deze overleggen zijn er ook diverse overleggen op het gebied van veiligheid. Informatie hierover is opgenomen in het uitvoeringsplan Veiligheid.

7.4.2 Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

Wij hebben regelmatig contact met LVNL. We delen kennis en bespreken de impact van (nieuwe) maatregelen op de omgeving. LVNL is samen met Schiphol trekker van het programma Minder Hinder Schiphol.

Naar aanleiding van meerdere klachten van bewoners in de wijk Floriande is in maart 2024 met LVNL gesproken over de impact van de vaste straalbocht bij Nieuw-Vennep (Spijkerboorroute) en of hier wellicht verbetering mogelijk is die leidt tot vermindering van geluidbelasting in Floriande. De gegevens van LVNL laten zien dat het gebruik niet is toegenomen in de jaren 2016 tot 2023. In het verleden is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de Spijkerboor vertrekroute aan te passen, zodat er niet over de wijk Floriande wordt gevlogen. Daar is geen oplossing voor gevonden. Het verder aanpassen van deze route zorgt voor verplaatsing van overlast en heeft een negatieve impact op de veilige afhandeling van het vliegverkeer.

Verkeersbeeld Floriande



Bron: LVNL 2024

7.4.3 KLM

KLM heeft het voornemen om haar hoofdkantoor te verplaatsen van Amstelveen naar Schiphol Oost. Wij zijn al langere tijd met KLM en Schiphol (die het gebouw in opdracht van KLM zou moeten realiseren) in gesprek over de planologische inpassing en de gevolgen voor bereikbaarheid van het gebied. Ook is KLM al langer met Schiphol in gesprek over het verplaatsen van KLM Catering Service en KLM Cargo van Schiphol Centrum naar Schiphol Zuidoost. Ook over deze ontwikkelingen waren wij met KLM in gesprek over de planologische inpassing. Recent heeft KLM aangekondigd alle verhuisbewegingen te heroverwegen in verband met de slechte financiële positie.

7.4.4 Andere bedrijven

Wij vinden het belangrijk om contact te onderhouden met gebruikers van Schiphol. Zo zijn er diverse ambtelijke en bestuurlijke werkbezoeken geweest bij logistieke bedrijven en expediteurs om inzicht te krijgen in het systeem van vervoer van vracht, de problematiek rond vrachtslots en ruimtegebruik. In juli 2023 organiseerden wij het Airport City Business Diner waarbij meerdere internationale bedrijven in gesprek gingen met Schiphol Group over het belang van de luchthaven voor hun bedrijfsvoering.

Ontsluiting Reykjavikweg

Naar aanleiding van een ambtelijk werkbezoek aan Kuehne + Nagel in december 2023 is er een vraag naar voren gekomen over de ontsluiting van de Reykjavikweg. Het bedrijf heeft aangegeven in het kader van verduurzaming aan te lopen tegen een eenrichtingsverkeer tussen de Airbuslaan/Passaulaan en de Reykjavikweg. Schiphol is eigenaar van het gebied. Er is ambtelijk intensief contact geweest met Schiphol over dit onderwerp. In september 2024 is de gemeente geïnformeerd dat de verkeerssituatie tussen de Airbuslaan/Passaulaan en de Reykjavikweg nu aangepast is voor Kuehne + Nagel en andere bedrijven.

Miscanthusgroep

Zoals eerder vermeld nemen wij deel aan het convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024. Doel van dit convenant is het risico op botsingen tussen vogels (voornamelijk ganzen) en vliegtuigen op en rond Schiphol te reduceren. Eén van de onderdelen van het (huidige en nieuwe) convenant ziet op het landschappelijk onaantrekkelijk maken van de 0-10 km zone voor met name ganzen. In het nieuwe – nog te ondertekenen - convenant wordt voorgesteld om een regeling te onderzoeken ten behoeve van het stimuleren van andere voor vogels minder aantrekkelijke teelten. Op verzoek van de Miscanthusgroep Haarlemmermeer hebben wij de mogelijkheid voor de teelt van miscanthus besproken met het ministerie en Schiphol. Het ministerie zal een breder overleg over andere teelten organiseren en mogelijk ook initiatiefnemers zoals de Miscanthusgroep uitnodigen.

Overzicht nota's van B&W, brieven en zienswijzen

12 juni 2023	Raadbrief Opheffen ruimtereservering parallelle Kaagbaan (X.2023.03712)
20 juni 2023	BRS zienswijze op Balance Approach Schiphol (X.2023.04208)
18 juli 2023	Raadsbrief Ontwikkelperspectief NOVEX Schipholregio (X.2023.04426)
24 juli 2023	BRS zienswijze op wijziging regeling lawaaige luchtvaartuigen Schiphol (X.2023.05034)
28 november 2023	Nota van B&W Tijdelijke verlenging van het convenant 'reducen risico vogelaanvaringen Schiphol 2020-2024' (10207872)
28 november 2023	BRS zienswijze verankering Maatschappelijke Raad Schiphol in de Wet Luchtvaart (X.2023.07251)
7 december 2023	Raadsbrief Uitvoeringsagenda NOVEX Schipholregio (X.2023.07376)
9 april 2024	BRS zienswijze op de wijziging van de Regeling luchtvaartheffingen (XS-24040202.173)
18 juni 2024	Raadsbrief Opheffen ruimtereservering parallelle Kaagbaan (XS-24061711.357)
24 juni 2024	Nota van B&W Transitie Stichting Leefomgeving Schiphol naar Omgevingsfonds (11094167)
2 juli 2024	BRS zienswijze aanvullende raadpleging Balanced Approach Schiphol (XS-24062111.371)
9 juli 2024	Raadsbrief Evaluatie convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol (XS-24062205.372)
1 oktober 2024	Raadsbrief Afronding en publicatie van de quickscan 'Primaire banen Schiphol' (XS-24062501.379)
17 oktober 2024	Raadsbrief interbestuurlijke samenwerking in de Schipholregio (XS-24093007.564)

