

# Schiphol

## "De lusten en de lasten"

Maart 2004

Gemeente Haarlemmermeer  
Sector Strategische Beleidsvorming

Stellers: E.V. van Seggelen

J.J. Kolpa

A.S. van Beek

Met bijdragen van:

M. Frowijn (Grondbedrijf)

P. de Kruijk (RWE, Economische Zaken)

R. Blom (RWE, Verkeer en Vervoer, Milieu)

## **Inhoudsopgave**

<b><u>Samenvatting</u></b>	<b>3</b>
<b><u>1. Inleiding</u></b>	<b>4</b>
<b><u>2. Recente rijksbesluitvorming groei luchthaven middellange termijn</u></b>	<b>6</b>
<b><u>3. Visie luchtvaartsector</u></b>	<b>9</b>
<b><u>4. Alliantie KLM en Air France</u></b>	<b>13</b>
<b><u>5. Luchthavenontwikkeling in perspectief van beleid gemeente Haarlemmermeer</u></b>	<b>15</b>
<b><u>6. Stappenplan ten behoeve van een strategie voor de gemeente Haarlemmermeer</u></b>	<b>18</b>
<b><u>7. Conclusies en aanbevelingen</u></b>	<b>23</b>
<b><u>8. Voorgesteld besluit</u></b>	<b>24</b>
<b><u>Bijlage 1 Brief en plan van aanpak van staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de Toekomst van de Nationale luchthaven</u></b>	<b>25</b>

## **Samenvatting**

De luchtvaartsector is aan veranderingen onderhevig. Allianties, de economische recessie en oorlogen in het Midden-oosten maken de toekomst van deze sector onzeker. Ondanks deze onzekerheden presenteert Schiphol binnenkort haar plannen voor de toekomst middels de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept). Deze plannen behelzen zowel een uitbreiding van het banenstelsel als een landzijdige uitbreiding, waaronder de aanleg van een nieuwe terminal op het Noord-West areaal.

Naast deze plannen is door de alliantie tussen KLM en Air France de druk op Schiphol om haar concurrentiepositie als hub-functie te behouden groter geworden. Om deze concurrentie aan te kunnen gaan is bijvoorbeeld een goede infrastructuur van groot belang.

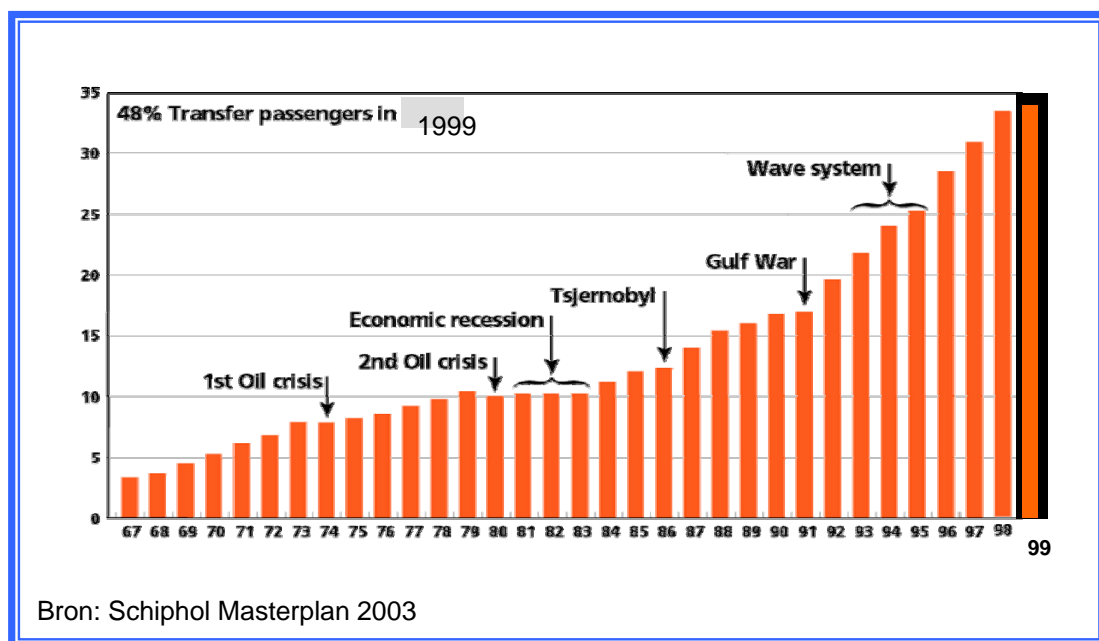
Met al deze plannen in het vooruitzicht zal de gemeente Haarlemmermeer zich moeten bezinnen op haar inzet in het gehele proces. De beeldvorming omtrent de luchthaven is zeker niet positief te noemen. Waar in het verleden 'gouden bergen zijn beloofd' aan de inwoners met betrekking tot het geluid, blijkt de waarheid hard aan te komen. Grondlawaai, stank, groepsrisico en het plotseling veranderen van baangebruik roepen niet bepaald het beeld op van een betrouwbare partner. Echter als de gemeente al niet voor haar inwoners opkomt wie dient dan te zorgen voor een goede 'balans' in het komende proces van eventuele verdere groei van de luchtvaart?

In deze nota wordt ingegaan op de 2 rollen die de gemeente Haarlemmermeer vervult in dit proces. Enerzijds is daar de confronterende rol als "hoeder van de leefbaarheid", en anderzijds is daar de faciliterende rol als "medehoeder van de economische ontwikkeling". Voor deze rollen is gekozen aangezien het Rijk en de luchtvaartsector zich met name zorgen maken over de positie van de luchthaven binnen het Europese economische krachtenveld en een nieuw traject ingaan (het project Mainport Schiphol) dat de verdere groei van de luchthaven mogelijk moet maken. De aandacht voor de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol krijgt daarbij echter weinig aandacht. Centrale vraag voor onze gemeente is of deze groei nog wel past binnen een leefbaar Haarlemmermeer. Om hier meer zicht op te krijgen zal een aantal onderzoeken uitgevoerd moeten worden om de consequenties van alle plannen in beeld te brengen. In dit rapport worden de eerste aanzetten hiervoor gegeven. In overleg met de commissie Ruimte en Economie en eventueel met diverse maatschappelijke groeperingen kan gecommuniceerd worden over dit onderzoeks-programma, om dit zo volledig mogelijk te maken. Pas na afronding van deze onderzoeken kan helder in beeld worden gebracht welke rol de gemeente Haarlemmermeer in dit proces kan gaan innemen, gevolgd door een standpuntbepaling omtrent de groeiscenario's van de luchtvaartsector.

## 1. Inleiding

De luchtvaartsector verkeerde het afgelopen jaar in onzekerheid. Wellicht dat de komende jaren deze trend nog zal doorzetten. Alliantievorming van luchtvaartmaatschappijen, oorlogen in het midden-oosten, het virus SARS en economische recessies binnen Europa maken de toekomst van deze sector onzeker.

Niemand twijfelt echter aan het feit dat deze sector weer gaat groeien. Uit onderstaande grafiek blijkt dat er sprake is van periodes waarin deze groei stagneert of zelfs terugvalt. Echter na verloop van maximaal 4 jaar keert de groei weer terug. Echter in het geval van een economische recessie dienen er wel stappen ondernomen te worden om de groei weer te laten aantrekken. In het verleden heeft dit gegeven ervoor gezorgd dat het rijk een convenant met de regio heeft gemaakt, het zogenaamde Plan van Aanpak Schiphol en omgeving, met als doel om de nationale luchthaven internationaal op de kaart te zetten.



Dit beeld leidt dan ook tot de verwachting dat de huidige situatie van de luchthavensector een tijdelijke is. De geschiedenis leert dat het noodzakelijk is voorbereidingen te treffen voor het geval mogelijke ontwikkelingen zich aandienen. In de beleidsagenda voor Verkeer en Waterstaat uit de Rijksbegroting 2004 wordt de mainport Schiphol als blijvend belangrijk aandachtspunt genoemd. Het kabinet ziet de doelstelling van voldoende beschikbaarheid aan luchthavencapaciteit als onderdeel van deze mainportdoelstelling. De beoordeling van de verdere ontwikkeling is opgenomen in een bredere aanpak waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich richt op de positie van Schiphol in de Randstad. Dit betekent dat ook het proces voor het bieden van groeiperspectieven na 2010 in gang gezet zal worden.

De gemeente Haarlemmermeer zal wederom geconfronteerd worden met een groeivraag van deze sector. Welke positie moeten wij dan innemen? Wat zijn de pro's en contra's zowel inhoudelijk (t.a.v. de effecten van het doorontwikkelen op de huidige Schiphollocatie) als positioneel (benutten van kansen bij een directe, proactieve, gemeentelijke betrokkenheid)? Maar ook: hoe past een verdere groei in de mogelijke verstedelijkingsplannen van de gemeente en op welke wijze kan daarbij gelijktijdig een door de gemeente gewenste woningbouwtaakstelling en luchthavenontwikkeling gerealiseerd worden? En last but not least: wat betekent een verdere groei van de luchthaven voor de leefbaarheid binnen de gemeente?

Deze rapportage markeert in feite de start van een gemeentelijk (besluitvoorbereidings)proces over de verdere toekomst van Schiphol, waarin de komende periode bovenstaande vragen centraal staan.

Deze nota heeft dan ook tot doel:

- Een actueel beeld te schetsen van de beleidsagenda van zowel sector als rijk t.a.v. de verdere ontwikkeling van de luchthaven;
- Een eerste confrontatie van deze agenda voor de toekomstige luchthavenontwikkelingen met de huidige uitgangspunten en relevante beleidskaders van de Gemeente Haarlemmermeer;
- De contouren te schetsen voor de strategie, positie en rol (inclusief beïnvloedingsmogelijkheden) van de Gemeente Haarlemmermeer in de diverse luchthavenprojecten die door het Rijk respectievelijk de luchtvaartsector worden geïnitieerd.

In het vervolg van deze nota zal eerst ingegaan worden op de meest recente besluitvorming omtrent de verdere groei van de luchthaven op de huidige locatie. Daarna zal in hoofdstuk 3 de concept-visie van de luchtvaartsector uiteen worden gezet. In hoofdstuk 4 staat de alliantie tussen KLM en Air France centraal. In hoofdstuk 5 wordt de concept-visie van de luchtvaartsector afgezet tegen het beleid van de gemeente Haarlemmermeer. Hoofdstuk 6 bevat een stappenplan ten behoeve van een mogelijke strategie voor de gemeente Haarlemmermeer, hoe zich te 'bewegen' langs deze nieuwe route van groei van de sector. In de hoofdstukken 7 en 8 staan uiteindelijk de conclusies en aanbevelingen

## **2. Recente rijksbesluitvorming groei luchthaven middellange termijn**

Na een aantal onderzoeken heeft het kabinet in december 1998 belangrijke principebesluiten genomen. In de beleidsnota Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (SBTL) is vastgesteld dat groei van de luchtvaart op de lange termijn (na 2010) moet plaatsvinden op Schiphol zelf of op een luchthaven in de Noordzee. Vanaf 1999 is vervolgens gewerkt langs twee sporen.

Voor het beleid voor de *middellange termijn* (infrastructuur tot 2010) moest de basis gelegd worden voor wet- en regelgeving voor het nieuwe vijfbanenstelsel. In dit kader is een nieuwe Schipholwet opgesteld, welke twee uitwerkingen bevat: het luchthavenverkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit. Het luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer van de luchthaven Schiphol. Het luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. Beide besluiten zijn in februari 2003 in werking getreden.

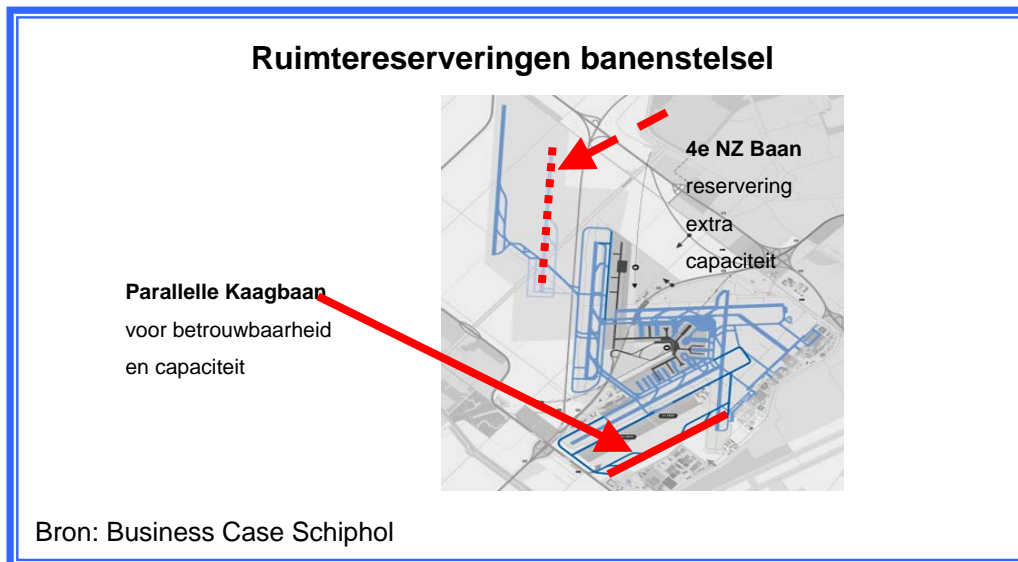
Voor het beleid voor de *lange termijn* (infrastructuur na 2010) moesten de locaties Schiphol en Noordzee in het kader van een Planologische Kernbeslissing (PKB) aanvankelijk via een milieueffectrapportage (MER) en een economische effectrapportage (EER) nader verkend worden. Eind 1999 heeft het kabinet de nota Toekomst Nationale Luchthaven vastgesteld, waarin de keuzes voor de verdere ontwikkeling van de luchtvaart en de nationale luchthaven verder zijn aangescherpt. De uitbreidingsmogelijkheden van de luchthaven worden in grote mate bepaald door de beperkingen op het gebied van milieu en externe veiligheid.

Bij het eerdergenoemd kabinetsbesluit (van 17 december 1999) heeft het kabinet voor de langere termijn gekozen voor verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol op de huidige locatie. Het vijfbanenstelsel kan op termijn (na 2010) qua capaciteit niet langer aan de groeiende vraag naar luchtvervoer voldoen.

Op verzoek van het Kabinet heeft de luchtvaartsector in 2000 een beperkt aantal banenstelsels in de Business Case Redesign verder uitgewerkt. Op basis hiervan is een aantal ontwikkelingsopties gevonden, die in 2001 met name op operationele consequenties en op milieu- en veiligheidsaspecten nader zijn onderzocht. Net als in de voorgaande jaren zijn de (overgebleven) opties geëvalueerd ten opzichte van een geoptimaliseerd 5-P banenstelsel. Het gaat daarbij om de volgende banenstelsels:

- 6PK            het huidige vijfbanenstelsel + een parallelle Kaagbaan
- 6P             het huidige vijfbanenstelsel + een extra noord-zuid baan tussen de vijfde baan en de Zwanenburgbaan
- 7PK            het huidige vijfbanenstelsel + een parallelle Kaagbaan + een extra noord-zuid baan

De conclusie van de Business Case Redesign is dat continuïteit van het netwerk op termijn meer betrouwbare baancapaciteit vereist. Gezien de overheersende windrichting op Schiphol zal dat allereerst extra oost-west capaciteit zijn. Een parallelle Kaagbaan vergroot deze oost-west capaciteit. Een additionele noord-zuid baan maakt 2+2 onafhankelijk baangebruik mogelijk en is, zo blijkt uit de Business Case Redesign, een voorwaarde voor verdere groei en verbetering van het netwerk.



Op 26 mei 2003 heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer meegedeeld dat het onderzoeksprogramma Flyland (luchthaven in zee) is stopgezet. In de Rijksbegroting 2004 zijn de financieringsmiddelen van Flyland vanaf 2005 bestemd voor het nieuwe project Mainport Schiphol (zie bijlage 1).

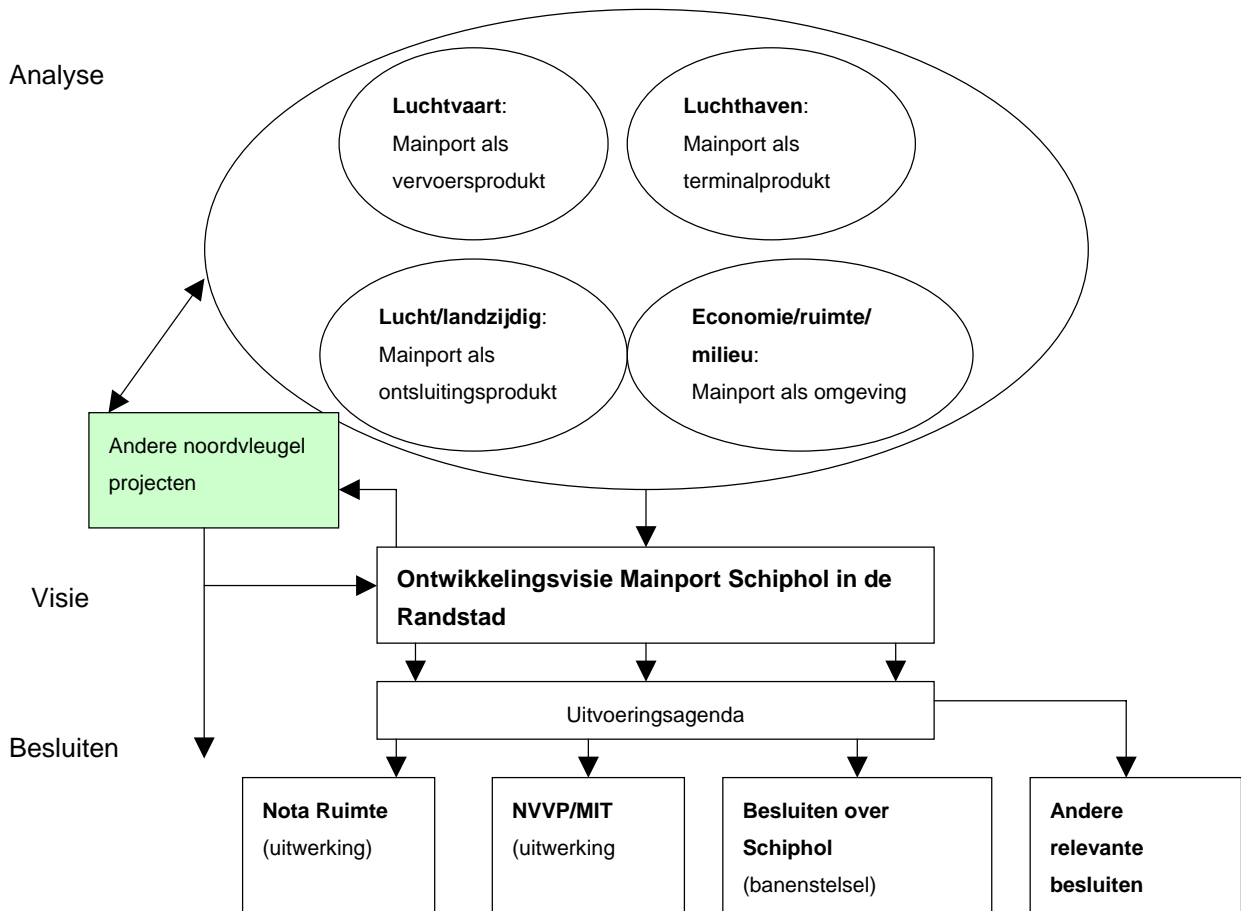
De staatssecretaris heeft de opdracht gegeven een plan van aanpak te maken voor de verdere groei van de luchthaven op de huidige locatie. Vooralsnog heeft V&W het voortouw genomen in de beleidsontwikkeling die de inpassing mogelijk moet maken. Voor de korte termijn is hiertoe een project ingesteld met een nadrukkelijk accent op het draagvlak voor het beleid op de korte en lange termijn. In eerder genoemde project 'Mainport Schiphol' wordt in kaart gebracht wat de impact is van de relevante ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid en ruimtelijk-economische aspecten op de mainport en haar omgeving. Onderzocht wordt hoe geanticipeerd kan worden op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, inclusief de mainport Schiphol. De drie onderwerpen van het project 'Mainport Schiphol' zijn :

- Luchtvaartconomie
- De verdere ontwikkeling van de luchthaven binnen de regionaal ruimtelijk-economische context
- Uitbreiding banenstelsel (gericht op rijksbesluitvorming in 2006)

In de brief van de verantwoordelijk staatssecretaris aan de Tweede Kamer over het stopzetten van het onderzoeksprogramma Flyland is gemeld dat de beleids- en onderzoeksvragen, die zich richten op de beleidsontwikkeling op de locatie Schiphol als mainport in de Randstad en op de luchthavenontwikkeling in Europese context, in overleg met betrokken partijen in de komende periode worden uitgewerkt.

Hiermee verbandhoudend heeft de minister van Economische Zaken het initiatief genomen om een onderzoek te doen naar de economische betekenis van Schiphol binnen de Europese regio.

Schematisch zit het project Mainport Schiphol er als volgt uit:



Bovengenoemde initiatieven en langere termijnontwikkelingen rond Schiphol zijn van groot belang voor de gemeente. Belangrijk is dat in al deze processen de belangen en meningen van de gemeente Haarlemmermeer in de discussie rond de groei van de luchthaven voor het voetlicht worden gebracht. En meer nog: dat de mogelijkheid ontstaat dat Haarlemmermeer een strategische(r) positie kan innemen in de discussie over de verdere groei van de luchthaven. Alleen op deze wijze kan ervoor gezorgd worden dat de focus niet alleen op de ruimtelijke-economische aspecten gericht is maar ook op de sociale en leefbaarheidsaspecten.

**Conclusie rijksbesluitvorming:** Schiphol zal op de huidige locatie doorgroeien. Het feit dat het onderzoeksprogramma voor een Noordzeelocatie is stopgezet, houdt in dat de groei zeker nog de komende 50 jaar op de huidige locatie gefaciliteerd zal worden. De Rijksoverheid zal medio 2006 besluiten nemen over het nieuwe banenstelsel.







### 3. Visie luchtvaartsector

De visie van de luchtvaartsector heeft de naam Redesign gekregen. Deze naam geeft al aan dat men denkt aan het ontwerpen van een nieuw soort luchthaven. Het project Redesign bestaat uit 2 elementen. De 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept) omvat de landzijdige uitbreiding van de luchthaven. Bij de luchtzijdige uitbreiding gaat het om een fysieke aanpassing van het banenstelsel, en daarmee samenhangend ander baangebruik en verandering in effecten op de omgeving.

#### *Luchtzijdige uitbreiding*

Medio 2006 verwacht het Rijk een besluit te kunnen nemen omtrent een nieuw banenstelsel. Om dit besluit te kunnen nemen zijn 2 aspecten van doorslaggevende aard, namelijk de evaluatie van het 5p-banenstelsel met als belangrijke input het daadwerkelijk meten van geluid (dit wordt opgepakt door de commissie Eversdijk), en de m.e.r.-procedure die de sector zal moeten doorlopen. In deze nota zal niet verder worden ingegaan op de evaluatie van het 5p-banenstelsel c.q. de werking van het huidige normenstelsel. Dit wordt opgepakt in een ander traject. Wel zijn de reikwijdte van deze evaluatie en de uiteindelijke uitkomsten van dit proces mede bepalend voor de strategie die de gemeente voorstaat over de landzijdige uitbreidingen en de effecten hiervan voor de gemeente Haarlemmermeer en haar inwoners.

Om op langere termijn (na 2010) de concurrentiepositie van Schiphol te kunnen handhaven is tijdige reservering en aanleg van voldoende infrastructuur voor verdere groei op de lokatie Schiphol noodzakelijk. Belangrijk onderdeel van dit proces, dat uiteindelijk zal leiden tot nieuwe besluitvorming over de verdergaande groei van de luchthaven na 2010, is de opstelling van een MER.

Naam banenstelsel	5P	6PK	6P	7PK
Configuratie				
Beschrijving	Referentie	5P + // Kaagbaan	5P + extra noord-zuid baan	5P + extra noord-zuid baan // Kaagbaan
Jaarcapaciteit	600.000	700.000	800.000	800.000
Baangebruik	2+1	2+2 (afhankelijk)	2+2 (onafhankelijk)	2+2 (onafhankelijk)
Cap. reductie bij harde wind (>25 kts dwars 5-7% van de tijd)	33%	11%	50%	25%

Bron: Business case Redesign

Schiphol Group wil de Provincie Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer nauw bij de opstelling van het MER betrekken.

Het verzoek van Schiphol Group tot actieve betrokkenheid van Haarlemmermeer, Amsterdam en Provincie NH bij de voorziene groei van het luchtvervoer binnen de gestelde maatschappelijke grenzen is op 6 juni 2003 in de Bestuurlijke Regie Schiphol aan de orde geweest.

In de BRS is van de zijde van Haarlemmermeer aangegeven niet zonder meer in te stemmen met een rol als wettelijk adviseur, maar hierover een expliciet collegebesluit te nemen.

#### *Landzijdige uitbreiding*

De landzijdige uitbreiding van de luchthavensector heeft zijn weerslag gekregen in de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept). Het betreft hier een visie die in dit najaar ter besluitvorming aan de Raad van Commissarissen zal worden voorgelegd. De gemeente Haarlemmermeer heeft de concept versie onder embargo ontvangen en zal deze derhalve vertrouwelijk moeten behandelen.

Het doel van deze ruimtelijke visie is drieledig:

- Het aangeven van de fysieke, ruimtelijke en functionele inrichtingsmogelijkheden van de luchthaven Schiphol bij een verdere ontwikkeling van het vliegverkeer, ca. 85 miljoen passagiers en 3 miljoen ton vracht in 2020<sup>1</sup>, alsmede het hieraan gerelateerde ontwikkelpad.
- Het aangeven welke ruimtereserveringen hiervoor noodzakelijk zijn, zowel op het luchthaventerrein als in de omgeving.
- Het bieden van een kader voor de ruimtelijke plannen voor de middellange termijn.

Belangrijk uitgangspunt van de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept) is het vasthouden van de positie van de Luchthaven Schiphol als mainport en het in stand van houden van het netwerk vanaf Schiphol.

Gekoppeld aan het accommoderen van de marktontwikkelingen wordt een structurele toename voorzien van de directe werkgelegenheid op de lokatie, van 55.000 werknemers tot ruim 80.000 arbeidsplaatsen in 2010 en circa 115.000 in 2020.

Enkele *facts en figures* uit de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept):

Onderwerp	2002	2010	2020
Passagiers	45 miljoen	65 miljoen	85 miljoen
Vracht	1,2 miljoen ton	2,3 miljoen ton	3,5 miljoen ton
Vliegtuigbewegingen	415.000	600.000	750.000
Arbeidsplaatsen Schiphol	57.000	80.000	115.000
Parkeerplaatsen	31.000	44.000	57.000
Kantoren (m <sup>2</sup> )	400.000	600.000	850.000

De groei van werkgelegenheid is een gevolg van het ontwikkelen van nieuwe arealen, die deels buiten het huidige Schipholterrein liggen. Dit is onder meer Schiphol Noordwest, het gebied tussen de A4-A5-A9. Daarnaast zal ook de A4-zone een belangrijk aandeel in de toename van de werkgelegenheid hebben. Ook de huidige arealen bieden ruimte voor een gestage groei in werkgelegenheid: Schiphol centrum, en het technisch areaal Schiphol-oost.

<sup>1</sup> in 2002 waren er ongeveer 40 miljoen passagiers en 1,2 miljoen ton vracht

Met ongeveer 125 gates voor vliegtuigen heeft Schiphol-Centrum zijn maximale terminal capaciteit bereikt. Men kan in deze situatie  $\pm$  60 miljoen passagiers per jaar verwerken. Gelet op de voorgestelde afhandelingscapaciteit in 2020 van 85 miljoen passagiers per jaar betekent dit dat uitbreiding met een 2<sup>e</sup> terminal noodzakelijk is. Uit de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept) blijkt dat het Noord-West areaal hiervoor het meest geschikt is. Het gaat daarbij tot 2015 om een oppervlakte van ca. 120.000 m<sup>2</sup>, terwijl in de periode daarna nog ca. 50.000 m<sup>2</sup> extra aangelegd zal worden.

De luchtvaartsector hanteert de volgende fasering voor de realisatie van de belangrijkste projecten:

1. Parallele Kaagbaan	2007-2013
2. A-pier en people mover	2007-2012
3. Noord-West	
- Fase 1: Bufferopstelplaatsen	2008-2010
- Fase 2: Terminal + pieren	2010-2015
- Fase 3: Terminal + pieren	2013-2017
- Fase 4: Pieren	2015-2019
4. Overige projecten	2007-2017



Bron: Ruimtelijke Toekomstvisie Schiphol, 2003 (concept)

De bijbehorende investeringsraming voor de toekomstplannen ziet er als volgt uit:

Noordwest-areaal	€ 1.550 mio.
Parallele Kaagbaan	€ 950 mio.
A-pier	€ 250 mio.
Overige projecten	€ 350 mio.
<b>Totaal</b>	<b>€3.100 mio.</b>

De investeringsraming en fasering beperkt zich tot de lange termijnontwikkeling van Schiphol na 2007.

Een aantal projecten uit de Toekomstvisie (concept) is niet in de investeringsraming opgenomen, aangezien het projecten betreft waarbij wordt aangenomen dat ze gefinancierd worden door derden. Bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn en de aanpassingen aan de A4 en/of A9.

De genoemde bedragen vormen niet het totale investeringsbedrag van Schiphol Group gedurende de planperiode. Naast genoemde investeringen moet ook nog rekening gehouden worden met de zogenaamde 'running business investeringen', die tot doel hebben de bestaande faciliteiten en voorzieningen up to date te houden.

Om de groei van het verkeer op Schiphol het hoofd te bieden is het essentieel ook de landzijdige bereikbaarheid te waarborgen.

In de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept) wordt een hoofdstructuur voorgesteld die de congestie op het interne wegennet moet voorkomen. In deze hoofdstructuur wordt een aantal principes gehanteerd, waarbij een parallelle wegenstructuur langs de A4 als een soort ruggengraat een belangrijke toevoeging is als ontsluiting vanaf het rijkswegennet. De centrale toegang en de ontsluiting van arealen vinden plaats via deze *backbone*.

Daarnaast wordt het interne wegennet voor dienstenverkeer zo min mogelijk belast met doorgaand verkeer. Ook het geconcentreerd parkeren op de huidige parkeerlocatie heeft een directe aansluiting op de *backbone*.

De noodzaak verbindingen te leggen tussen het vervoerknooppunt, stedelijke functies verband houdend met het Airport Cityconcept<sup>2</sup> en ontwikkelingen in de directe omgeving van de luchthaven wordt in de Ruimtelijke visie (concept) van Schiphol benadrukt. In dit verband wordt ook de mogelijke samenwerking genoemd tussen Schiphol en Haarlemmermeer om gezamenlijk tot een visie te komen op de inpassing van Airportcity in de omgeving.

Het concrete programma van de 'Ruimtelijke toekomstvisie Schiphol 2020' (concept) en de allocatie van specifieke stedelijke activiteiten, ruimtelijke vormgeving van specifieke lokaties op en nabij het luchthaventerrein vragen om een beoordeling vanuit Haarlemmermeers perspectief.

#### Conclusie visie luchthavensector:

Hoewel de inkt van de besluiten over de ontwikkeling van Schiphol tot 2010 nog maar net droog is staan de partijen binnen de Schipholregio voor een aantal strategische keuzes ten aanzien van de luchthavenontwikkeling op langere termijn. Deze keuzes hebben betrekking op onder meer:

- De afweging over de verdere groei van de luchthaven en de daarvoor door de sector noodzakelijk geachte aanpassing van het banenstelsel (waarbij de sector zich in 1<sup>e</sup> instantie richt op het realiseren van de 2<sup>e</sup> Kaagbaan en verzocht heeft de 3<sup>e</sup> NZ-baan ruimtelijk te reserveren);
- Verdere areaalontwikkeling op lange termijn (en de locatie voor deze ontwikkeling binnen het luchthavengebied);
- De relatie tussen luchthavenontwikkeling en de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving (w.o. investeringen in bereikbaarheid).

Op deze punten raken de belangen van Schiphol en van de partijen binnen de regio elkaar. In die zin is het belangrijk om vroegtijdig met elkaar over de ontwikkeling van de luchthaven, en de luchtzijdige en landzijdige consequenties, te overleggen.

<sup>2</sup> Binnen dit concept veranderen luchthavens van vervoersknooppunten in Airport Cities. Er worden steeds meer stedelijke functies gecreëerd zoals congresfaciliteiten, musea, hotels, etc.

#### **4. Alliantie KLM en Air France**

Wat niet onvermeld mag blijven in dit kader is de alliantie tussen KLM en Air France. De KLM heeft op 30 september 2003 aangegeven een fusie aan te willen gaan met Air France. In praktijk komt deze fusie neer op een overname van KLM door Air France. In hoofdlijnen komt de fusie er op neer dat er een moedermaatschappij komt (een holding) waarin beide bedrijven vertegenwoordigd zijn. De meerderheid in deze holding komt van Air France, ook de president-directeur is een Fransman. Onder deze holding komen 2 bedrijven te vallen, te weten Air France en KLM. Op termijn kan dit met meerdere bedrijven worden uitgebreid, zoals bijvoorbeeld Alitalia.

De holding gaat deel uitmaken van het Sky Team. Star Alliance is op dit moment de grootste alliantie, de Sky Team alliantie is de tweede in grootte.

Er wordt druk gespeculeerd over de consequenties voor Schiphol. Zal Schiphol degraderen tot een secundaire hub (zoals bijvoorbeeld München en Madrid) of zal Schiphol als hub-luchthaven kunnen blijven bestaan?

#### **Garanties**

In ieder geval heeft de Staat der Nederlanden voor de duur van 5 jaar de garantie gekregen dat er 42 internationale sleutelbestemmingen gevlogen worden via Schiphol. Deze bestemmingen zorgen voor 70% van het huidige vrachtvervoer en 80% van het huidige passagiersvervoer. Daarnaast heeft men de garantie gekregen dat gedurende 8 jaar KLM in Nederland gevestigd blijft. Tenslotte heeft de staat de mogelijkheid gecreëerd dat zij middels een optie de meerderheid van KLM aandelen kan verkrijgen (deze mogelijkheid heeft een looptijd van 6 jaar.) De Staat mag deze optie gebruiken als de landingsrechten in gevaar komen (de landingsrechten zijn eigendom van de Staat).

#### **Effecten**

Over de effecten kan op dit moment alleen maar gespeculeerd worden. Maar binnen de luchtvaartwereld zijn wel enkele 'rode draden' te ontdekken die van belang zijn om meer zicht op mogelijke effecten te geven bij deze fusievorming. Indien we kijken naar de grotere luchtvaartbedrijven in de wereld komen we onder andere in Noord-Amerika terecht. Deze grote bedrijven beschikken vaak over 2 hubs. Zo heeft Delta Airlines Atlanta en Dallas Ft. Worth, en Northwest beschikt over Detroit en Minneapolis St. Paul. Deze tendens zet zich ook voort in Europa. Zo beschikt Lufthansa over Frankfurt en München en de One World alliantie beschikt over Londen en Madrid. Daarnaast is er nog het internationale netwerk van Air France en KLM. Deze netwerken overlappen elkaar maar voor een klein gedeelte. KLM en Air France zijn vergelijkbaar in de USA, Air France is beter in Afrika en Zuid-Europa, KLM in Azië en Scandinavië en de UK.

Tenslotte is er de feitelijke 'vlieg'-capaciteit op Charles de Gaulle (CdG) en Schiphol. Na de uitbreiding van CdG in 2004 heeft men aangegeven dat aldaar geen uitbreidingscapaciteit meer is. Onlangs nog heeft de Franse regering aangegeven dat er geen 3<sup>e</sup> luchthaven rond Parijs noodzakelijk is omdat er op Schiphol nog ruimte is om verder te groeien.

Er zijn ook voorbeelden in Europa te noemen. Zurich Unique en Brussel Zaventem zagen hun home carrier failliet gaan. Daar kwam een veel kleinere opvolger voor terug, wat ten koste ging van de overstap (hub) functie waarmee een deel van het internationale netwerk verloren ging. Dit gat werd vrijwel niet opgevuld door andere airlines, maar leidde tot een krimp van de luchthaven.

Uit het bovenstaande kan beredeneerd worden dat de voorgenomen fusievorming niet direct consequenties voor het vliegverkeer en de hub-operatie van Schiphol hoeft te hebben. Wel zal de binding van KLM met haar thuisbasis (Schiphol) losser worden. KLM heeft meer bewegingsvrijheid in het lokaliseren van een overstap (hub) functie omdat die nu ook deels in Parijs kan worden gelokaliseerd. Schiphol is dus directer in concurrentie met Parijs. Goede vestigingsplaatsfactoren

zoals bereikbaarheid, werklocaties en etc. (Ruimtelijke Toekomstvisie Schiphol 2020, concept) zijn van groot belang in die concurrentie.

Conclusie alliantievorming: De voorgenomen alliantievorming van KLM en Air France zal ongetwijfeld effecten hebben op de economie en de positie van Schiphol. Welke effecten dat zullen zijn hangt sterk af van de kwaliteit van de luchthaven Schiphol. Immers KLM is nu vrijer in haar keuze voor een thuisbasis. Overigens geven voorbeelden elders aan dat eventuele ruimte die ontstaat vaak door derden weer wordt ingenomen.

### 5. Luchthavenontwikkeling in perspectief van beleid gemeente Haarlemmermeer

Voor het beleid van de gemeente Haarlemmermeer valt een onderscheid te maken in raadsuitspraken, reeds vastgestelde visies en nog in ontwikkeling zijnde visies. Het raadsbeleidsprogramma 2002-2006 stelt het volgende:

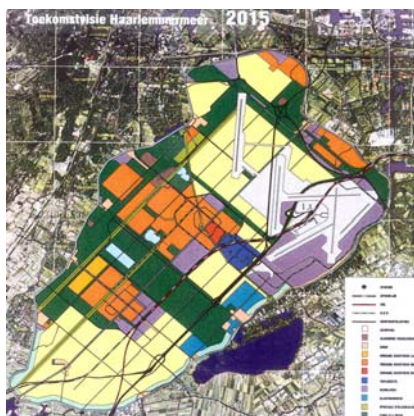
“19. De centraal economische functie van de Luchthaven Schiphol is van nationaal, regionaal en lokaal belang. Constructief overleg tussen overheden en luchtvaartsector dient de nadelige effecten zoveel mogelijk te verminderen, dan wel zo goed mogelijk te compenseren.

20. Groei van de Luchthaven Schiphol alleen door optimalisatie van het banenstelsel. Hierbij gaan wij er van uit dat de optimalisering past binnen de bij wet vastgelegde milieu- en veiligheidsgrenzen. Bovendien dient de landzijdige bereikbaarheid in planmatige en financiële zin onderdeel uit te maken van de planvorming.”

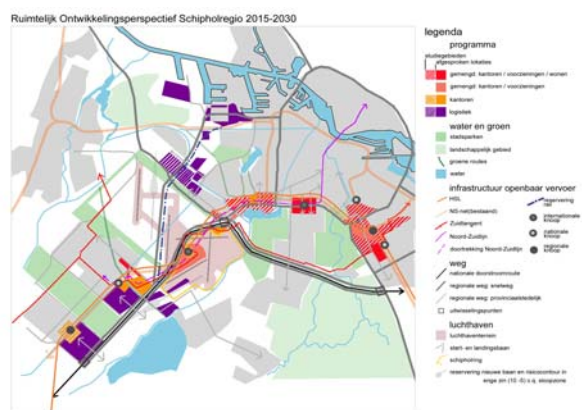
Voor wat betreft de visies gaat het om de volgende van belang zijnde documenten:

- ◆ Reeds vastgesteld:
  - Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015 (1998)
  - Ruimtelijk economische visie Schipholregio (2001)
  - Milieukansenkaart Haarlemmermeer 2030 (2002)
  - Nota Bereikbaarheid (2002)

Bron: Toekomstvisie 2015

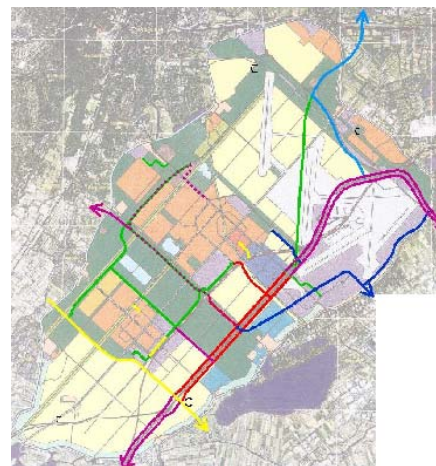


Bron: Ruimtelijk economische visie Schipholregio



Bron: Milieukansenkaart Haarlemmermeer 2030

Bron: Nota Bereikbaarheid



In de nota 'Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015, Evalueren en vooruitkijken' (juli 2002) wordt aangegeven dat het van belang is te onderzoeken hoe de verdere groei van de luchthaven (met name het Airportcity concept) past binnen de polder als geheel, en op welke wijze Schiphol en de rest van de polder beter op elkaar kunnen worden aangesloten.

De Ruimtelijk economische visie Schipholregio doet uitspraken over met name de toename van het aantal m<sup>2</sup> kantoren en ha bedrijventerreinen alsmede de benodigde infrastructuur. Deze visie is opgesteld door de provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol. Tevens wordt in deze visie aangegeven dat de betrokken overheden nog geen redenen zien om een 2<sup>e</sup> terminal op het Noord-West gebied te ontwikkelen. Ook is er geen overeenstemming over het toekomstig banenstelsel. De provincie heeft in haar streekplan Noord-Holland Zuid deze visie vrijwel in zijn geheel overgenomen. Tevens heeft de provincie het planologisch niet onmogelijk willen maken dat er eventueel nog 2 banen bij komen.

De milieukansenkaart geeft uitspraken op het niveau van de gehele polder en onder het motto 'de juiste kwaliteit bij de juiste functie op de juiste plek'. Om dit inzichtelijk te maken en een goede afweging mogelijk te maken is door de gemeente Haarlemmermeer de Milieukansenkaart vastgesteld, met daarin gebiedspecifieke milieudoelen. Voor Schiphol geldt daarbij met name dat de gemeente Haarlemmermeer geen toename meer wil zien van ernstig geluidgehinderden door nieuwe ontwikkelingen als bouw, infrastructuur en banen van luchthaven Schiphol. Daarnaast verdient deze voor Nederland unieke dynamische omgeving volgens haar de status van experimenteergebied voor intensief ruimtegebruik, duurzame bouwmethoden en een zuinige, efficiënte en duurzame energievoorziening. Met een allure die bij de mainport past. De gemeente Haarlemmermeer wil dat Schiphol deze ambitie ook nastreeft.

Door de verdere doorgroei van de luchthaven neemt de vervoersbehoefte van de luchthaven sterk toe. De OV-bereikbaarheid van Haarlemmermeer blijft achter bij de bereikbaarheid van de omgeving. In de nota Bereikbaarheid wordt daarom gepleit voor een uitbreiding van het Amsterdamse openbaar vervoernet in de richting van Schiphol/Hoofddorp en verder Haarlemmermeer in. Daarnaast zijn als aanvulling op het bestaande net verschillende tangentiële verbindingen nodig, waarop grote vervoersstromen in het netwerk kunnen worden gebundeld. In de nota Bereikbaarheid worden enkele suggesties voor uitbreiding en systeemverbetering voorgesteld om onderzocht te worden.

Nog in ontwikkeling zijn:

- ◆ Integrale toekomstvisie Haarlemmermeer
- ◆ Nieuw structuurplan Haarlemmermeer

Over de integrale toekomstvisie Haarlemmermeer is thans een discussie met de gemeenteraad. Binnen dit project maakt de verdere ontwikkeling van de luchthaven deel uit van de discussie. Het gaat hier echter niet alleen om ruimtelijke maar ook om sociale aspecten, zoals bijvoorbeeld de vraag 'Wat is nu eigenlijk de betekenis van de luchthaven voor de gemeente?'. Het proces rond het structuurplan is nog niet gestart. Dit is echter wel het aangewezen kader om de ruimtelijke ontwikkelingen van de luchthaven af te wegen tegen andere 'ruimteclaims'.

Daarnaast zijn er ook op regionaal en landelijk niveau verschillende studies gaande die van belang zijn voor de ruimtelijke ordening van de gemeente Haarlemmermeer. Te denken valt aan het streekplan Noord-Holland Zuid, de nota Ruimte en de discussies binnen Noordvleugelverband. Met name deze laatste discussie is van belang gelet op de eventuele vraag voor een extra verstedelijkingsopgave voor de gemeente Haarlemmermeer.



Naast deze ruimtelijke aspecten heeft de gemeente in het raadsbeleidsprogramma aangegeven dat men ruimte wil bieden voor een beheerste groei van de luchtvaart binnen de normen van milieu en veiligheid. Daarbij is in de gemeentelijke besluitvorming het uitgangspunt van optimalisatie van het banenstelsel gehanteerd. De effecten van een verdere groei van het vliegverkeer in combinatie met wijzigingen in baangebruik voor de inwoners van Haarlemmermeer zijn echter niet bekend, alsmede de milieu- en leefbaarheidsgevolgen. Daarnaast is het de vraag in hoeverre een uitbreiding wel past binnen de huidige uitgangspunten voor milieu en veiligheid. Indien we kijken naar de recente gebeurtenissen (rekenfout en groepsrisico) is het zeer de vraag of de door het rijk gegeven beloftes in het kader van de dubbeldoelstelling (milieu en groei luchtverkeer) überhaupt wel samen gaan.

Conclusie luchthavenontwikkeling in perspectief beleid gemeente Haarlemmermeer.

Met betrekking tot de luchtzijdige uitbreiding van de luchthaven heeft de gemeente Haarlemmermeer zich in het raadsbeleidsprogramma uitgesproken voor beheerste groei van de luchtvaart binnen de normen van milieu en veiligheid. Daarbij is in de gemeentelijke besluitvorming het uitgangspunt van optimalisatie van het banenstelsel gehanteerd. De effecten van een verdere groei van het vliegverkeer in combinatie met wijzigingen in baangebruik voor de inwoners van Haarlemmermeer zijn echter niet bekend, alsmede de milieu en leefbaarheidsgevolgen.

Voor een beoordeling van de landzijdige uitbreiding van de luchthaven is nog geen helder afwegingskader. De plannen van de luchthaven zullen moeten worden beoordeeld op effecten voor de gemeente Haarlemmermeer. Belangrijk gegeven hiervoor is de uitkomst uit de verstedelijkingsdiscussie op Noordvleugelniveau. De relatie woningbouwtaakstelling binnen Haarlemmermeer en de luchthavenontwikkeling zal nadrukkelijk bestuurlijke aandacht vragen.

## **6. Stappenplan ten behoeve van een strategie voor de gemeente Haarlemmermeer**

Indien we kijken naar de concept-visie van de Luchtvaartsector en het gegeven dat het Rijk het initiatief heeft genomen voor een nieuw project "Mainport Schiphol", gericht op besluitvorming medio 2006 over een uitbreiding van het banenstelsel, kan geconcludeerd worden dat we de komende jaren weer een intensief proces ingaan van onderhandelen, visievorming en besluitvorming.

Hierbij spelen verschillende aspecten een rol. Waar liggen de belangen van de gemeente Haarlemmermeer en op welke items kan Haarlemmermeer invloed uitoefenen? In deze paragraaf wordt ingegaan op de verschillende thema's die een rol spelen en wordt geschetst hoe een strategie voor de gemeente Haarlemmermeer kan worden opgezet.

### **6.1 Items die een rol spelen**

Er zijn 3 verschillende thema's te onderscheiden. Te weten:

- Leefbaarheid en milieu
- Ruimte en bereikbaarheid
- Economie

#### ***Ad 1. Leefbaarheid***

De uitbreiding van de luchthaven heeft gevolgen voor de omgeving. Zowel op het gebied van geluidsoverlast, luchtverontreiniging als externe veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Na de ingebruikname van de Polderbaan is een toename van het aantal klachten geregistreerd over grondlawaai, met name vanuit Vijfhuizen, Zwanenburg-west en Hoofddorp-noord. Daarnaast wordt een toename van kerosine-stank door bewoners gemeld. Deze en andere gevolgen voor de leefbaarheid, van de uitbreiding van Schiphol met de Polderbaan, zijn van groot belang in de komende jaren, bij de evaluatie van het vijfbanenstelsel, maar ook in de discussie over verdere uitbreiding van de luchthaven met een eventuele zesde baan. In deze discussie en de uiteindelijke afweging zullen de problemen die zich nu voordoen met het nieuwe vijfbanenstelsel nadrukkelijk betrokken moeten worden.

De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) is in het leven geroepen om, in gezamenlijk overleg tussen regio en luchtvaartsector, te komen tot het verminderen van hinder of oplossingen aan te dragen ter verbetering van de leefbaarheid. Hoofddoel van de CROS is om door informatie-uitwisseling en overleg die oplossingen te vinden. Gemeente Haarlemmermeer is bestuurlijk vertegenwoordigd in het plenaire CROS-overleg en heeft ambtelijk zitting in werkgroepen waar maatregelen ter vermindering van de hinder en ter verbetering van de leefbaarheid onderzocht worden.

Enige tijd geleden is de gemeente Haarlemmermeer, in samenwerking met provincie Noord-Holland, het project leefbaarheid Schiphol en omgeving, gestart. In het kader van dit project is een bestuurlijke conferentie gehouden waar maatregelen, ter verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol, ter sprake zijn gekomen. Een verdere uitwerking van deze maatregelen, zal plaatsvinden in CROS-verband.

Naast de inbreng in CROS zal de gemeente Haarlemmermeer zich ook zelf moeten buigen over problemen die zich voordoen in het kader van leefbaarheid (in relatie tot de luchthaven). Onderwerpen die voor de gemeente een belangrijke rol spelen zijn grondlawaai, toenemende kerosine-stank, gezondheid en veiligheid. Deze problemen moeten beter in kaart worden gebracht en onderzocht moet worden welke oplossingen voor handen zijn. Het kan zijn dat oplossingen voor een aantal problemen in breder verband, in CROS, aan bod moeten komen.

In dit kader speelt ook de notitie “Agenda Haarlemmermeer Schiphol” een rol. Immers vanwege diverse ruimtelijke zoneringen ontstaan er open gebieden binnen onze polder die wellicht ruimte bieden voor natuur en recreatieve ontwikkelingen ter verhoging van de leefbaarheid binnen de polder .

#### *Ad 2. Ruimte en bereikbaarheid*

Uitbreiding van het banenstelsel heeft grote gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haarlemmermeer. De landschappelijke inpassing van een nieuwe baan zal leiden tot de herinrichting van een groot gebied binnen Haarlemmermeer. Uitbreiding van de luchthaven met een extra baan zal, naast de sloop van bestaande bebouwing in het betreffende gebied, ook invloed hebben op de indeling van de ruimte in de ruimere omgeving van de baan, als gevolg van het veiligheidsbeleid. Eén van de kritische succesfactoren voor uitbreiding van een luchthaven is een goede bereikbaarheid. Dit is in de eerste plaats van belang voor de passagiers, voor het behoud en uitbreiding van de *catchment area*<sup>3</sup>, en ten tweede voor kantoren en bedrijven die zich in de omgeving van de luchthaven willen vestigen. Een uitbreiding van de luchthaven zal gepaard moeten gaan met een verbetering/opschaling van het wegstelsel en openbaar vervoer. Groei van de luchthaven zal ook leiden tot een toename van vestiging van kantoren en bedrijven in de omgeving.

#### *Ad 3. Economie*

De fusie tussen KLM en Air France legt de kwetsbaarheid van de luchthaven maar ook van onze regio (noordvleugel Randstad) bloot. Ondanks de garanties dat de KLM nog blijft bestaan en dat Schiphol nog zeker 6 jaar een belangrijke hub voor de KLM/Air France blijft, wordt de toekomst met name beheerst door onzekerheid. Garanties zoals afgegeven zullen echt waarde hebben als de regio rond de luchthaven in staat blijkt te zijn het huidige economische complex te versterken.

Vele meningen zijn en worden geuit over de gevolgen van deze fusie voor met name de positie van de luchthaven in relatie tot de economische ontwikkeling van de noordvleugel van de Randstad. Voor de Haarlemmermeerse economie zijn deze gevolgen belangrijk. Met name ook omdat uit recente analyses blijkt dat de concurrentiepositie van onze regio is afgenomen. De oorzaken van het verslechterde vestigingsklimaat liggen in het verslechterde arbeids-, belasting-, innovatieklimaat en de bereikbaarheid. De eerste twee zaken liggen buiten het bereik van de gemeente terwijl de laatste twee in meer of minder mate door de gemeente samen met regionale partijen aangepakt (kunnen) worden. Het verbeteren van het innovatieklimaat en de bereikbaarheid en het versterken van de bedrijfshuisvesting en marketing vormen de lokale en regionale agenda om het hoofd te bieden aan de bedreigingen die wij op ons af zien komen. Door de grote wederzijdse afhankelijkheid van Schiphol en economische ontwikkelingen in de regio is het belangrijk de regio als vestigingsplaats voor internationale en nationale bedrijven te versterken. Hiermee wordt de hub positie van de luchthaven versterkt doordat de vraag naar zowel passagiers- als vrachtluchten groot blijft. Samen met de hoge kwaliteit van Schiphol voor met name transferpassagiers wordt er voldoende massa geboden om de hub functie zoals die nu bestaat te behouden.

#### 6.2 Beïnvloeding

De gemeente Haarlemmermeer kan niet op alle schaalniveaus en onderwerpen de invloed uitoefenen die zij wellicht zou willen. De invloed van de gemeente op de aanpassing van het banenstelsel is bijvoorbeeld beperkt. Beslissingen daaromtrent vinden op rijksniveau plaats. Het gebruik van het banenstelsel is echter wel bepalend voor de effecten op lokaal niveau. Betrokkenheid bij dergelijke grote vraagstukken is derhalve wel van groot belang, aangezien op die manier wel inbreng geleverd kan worden vanuit eigen standpunten. Op die manier wordt niet ‘zonder ons, over ons’ besloten.

---

<sup>3</sup> Onder *catchment area* wordt verstaan het gebied waar een luchthaven zijn passagiers uit betreft.

De gemeente Haarlemmermeer heeft veel kennis en ervaring opgedaan bij het besluitvormingstraject rond het wetgevingsproces van de 5<sup>e</sup> baan. Door een actieve opstelling bij de evaluatie van het systeem en besluitvorming over een nieuw banenstelsel zal Haarlemmermeer als een partner worden beschouwd waar rekening mee gehouden zal worden.

Hoewel de keuze of afweging over verdere groei nu nog niet aan de orde is, is het wel van belang alle effecten van de verdere groei van Schiphol en de varianten van veranderingen in het banenstelsel in beeld te hebben. Deze informatie is noodzakelijk voor de uiteindelijke afweging. Dit raakt ook expliciet het publiek belang.

### 6.3 “Op weg naar een nieuwe strategie”

Geconstateerd kan worden dat zowel bij het Rijk, als bij de sector de gemeente Haarlemmermeer als belangrijke gesprekspartner wordt gezien.

In de projectopzet van het project mainport Schiphol, dat door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gestart, is aangegeven dat een verbreding en actieve participatie van andere partijen wenselijk is. Naast de departementen van EZ en VROM, Schiphol en Provincie NH worden ook de gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer in dit verband genoemd.

Daarbij wordt in het project Mainport Schiphol ook samenwerking met het project MEIS (Monitoring, Evaluatie en Isolatie Schiphol) van het Directoraat-Generaal Luchtvaart (DGL) nagestreefd.

Wil de gemeente Haarlemmermeer echter een actieve rol in dit proces innemen is het van belang om te weten hoe de gemeente verder wil met de luchthaven.

Met andere woorden:

- Wat zijn de consequenties van deze visie voor de gemeente Haarlemmermeer, op het gebied van leefbaarheid, ruimte, bereikbaarheid en economie;
- Welke conclusies trekken wij hieruit voor onze gemeente?

Om bovenstaande vragen te kunnen beantwoorden zullen onderzoeken uitgevoerd moeten worden. Op basis van de uitkomsten hiervan kan vervolgens door de gemeente een goed onderbouwde strategie opgesteld worden hoe vanuit het gemeentelijk belang te reageren op de mainportontwikkelingen.

Op de volgende pagina wordt schematisch aangegeven welke items een rol spelen, wat de huidige uitgangspunten zijn, welke rol we op dit moment innemen, waar we meer informatie over willen hebben en hoe we tot deze informatie kunnen komen.

Overigens zal de gemeente Haarlemmermeer niet zelf alle genoemde onderzoekspunten hoeven op te pakken. Enkele van deze punten zullen ongetwijfeld in komende studies uitgevoerd worden. Wel is het van belang om deze punten duidelijk voor het voetlicht te brengen en indien nodig zelf uit te voeren. Daarnaast is er een aantal specifiek lokale punten die de gemeente zelf dient op te pakken. Door monitoring van de diverse onderzoeken en eigen onderzoek kan dit uiteindelijk leiden tot een goed onderbouwd standpunt van onze gemeente met betrekking tot de groeiplannen van de luchtvaartsector.

Items	Huidige uitgangspunten	Blinde vlekken	Mogelijke visie/strategie	Onderzoeksaspecten
<p><i>Leefbaarheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid</li> <li>• Leefbaarheid</li> <li>• Veiligheid</li> <li>• Gezondheid</li> <li>• Emissie schadelijke stoffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelijkwaardigheid PKB-normen: andere aanpak leefbaarheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consequenties en visie op relatie woningbouwtaakstelling en luchthavenontwikkeling</li> <li>• Maatregelenpakket voor leefbaarheid</li> <li>• Evaluatie normenstelsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden en effecten in beeld brengen: woningbouw en geluid</li> <li>• Formuleren pakket aan leefbaarheidsmaatregelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invulling maatregelenpakket voor leefbaarheid in CROS-verband</li> <li>• Geluidseffecten Parallele Kaagbaan, m.n. voor Rijsenhout</li> <li>• Grondlawaaï</li> <li>• Effecten uitstoot schadelijke stoffen</li> <li>• Effecten uitbreiding op de veiligheidsaspecten</li> <li>• Gezondheidseffecten</li> </ul>
<p><i>Economie</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Positie economisch complex irt overige Europese centra</li> <li>• Scenario's mbt alliantievorming</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Versterken mainport</li> <li>• Optimalisatie banenstelsel</li> <li>• Versterken internationaal vestigingsklimaat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consequenties</li> <li>• Geen concretisering van begrip optimalisatie banenstelsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inzicht verkrijgen in scenario's mbt economische consequenties tgv de alliantievorming.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consequenties voor onze lokale economie bij een gelijkblijvende/negatieve/positieve groeiontwikkeling van de luchthaven</li> </ul>
<p><i>Ruimte en bereikbaarheid</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ontwikkeling NW-areaal</li> <li>• Ontwikkeling nieuwe vruchtgebieden</li> <li>• Aanleg infrastructuur</li> <li>• Aanleg Parallele KB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wensbeeld HOV en infrastructuur</li> <li>• MIT/N201+</li> <li>• Afspraken vastgoed (BF)</li> <li>• REVS</li> <li>• Actieve betrokkenheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consequenties en visie op uitbreiding NW-areaal en infrastructuur/bereikbaarheid</li> <li>• Consequenties en visie op airport city-concept</li> <li>• Betrokkenheid bij project 'Mainport Schiphol'</li> <li>• Lokale consequenties uitbreiding banenstelsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijkheden en effecten in beeld brengen: infrastructuur/bereikbaarheid en airport city</li> <li>• Effecten in beeld brengen: milieu en ruimtelijk</li> <li>• Aanhaken op project 'Mainport Schiphol' en Projectgroep MEIS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consequenties uitbreiding Schiphol voor infrastructuur/bereikbaarheid</li> <li>• Effecten voor lokale economie</li> <li>• Landschappelijke inpassing Parallele Kaagbaan</li> <li>• Zonering nieuw stelsel</li> <li>• Studie ontwikkeling luchthaven in relatie tot woningbouw op lange termijn</li> </ul>



## **7. Conclusies en aanbevelingen**

In voorgaande hoofdstukken zijn de volgende conclusies getrokken:

### Rijksbesluitvorming

- Indien de groeiscenario's uitkomen zal Schiphol op de huidige locatie doorgroeien, aangezien het Rijk alle andere alternatieven niet langer wenselijk acht.

### Luchtvaartsector

- Partijen binnen de Schipholregio staan voor een aantal strategische keuzes ten aanzien van de luchthavenontwikkelingen op lange termijn. De volgende onderwerpen staan daarin centraal:
  - De afweging over de verdere groei van de luchthaven en de daarvoor door de sector noodzakelijk geachte aanpassing van het banenstelsel;
  - Verdere areaalontwikkeling op lange termijn;
  - De relatie tussen luchthavenontwikkeling en de ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving.

### Alliantievorming

- De voorgenomen alliantievorming tussen KLM en Air France zal effecten hebben op de economie en de positie van Schiphol. Wil Schiphol als hub en mainport blijven voortbestaan, dan zal men onder andere een kwalitatief goed product voor de luchtvaartbedrijven moeten aanbieden.

### Luchthavenontwikkeling in perspectief gemeentelijk beleid

- Met betrekking tot de luchtzijdige uitbreiding van Schiphol heeft Haarlemmermeer zich uitgesproken voor een beheerste groei van de luchtvaart binnen de normen van milieu en veiligheid. Daarbij is in de gemeentelijke besluitvorming het uitgangspunt van optimalisatie van het banenstelsel gehanteerd.
- Voor de beoordeling van de landzijdige uitbreiding van de luchthaven is in Haarlemmermeer nog geen helder afwegingskader vastgesteld.

### Algemene conclusie

Uit een eerste analyse van de diverse plannen en studies op Rijksniveau en van de luchtvaartsector wordt duidelijk dat het item leefbaarheid onderbelicht is. Daarnaast zijn er steeds meer 'geluiden' die er op wijzen dat de dubbeldoelstelling niet meer haalbaar is bij een verdere groei van de luchthaven. Onlangs heeft staatssecretaris Van Geel nog aangegeven niet te kunnen voldoen aan het stand-still beginsel voor veiligheid dat in de wet is opgenomen.

De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft aangegeven dat men, gelet op de centraal economische functie van de luchthaven, op constructieve wijze met andere partijen wil overleggen over de luchthaven. Hiermee geeft de gemeente invulling aan haar faciliterende rol. Gelet echter op het (vooralsnog) onderbelicht zijn van het aspect leefbaarheid dient de gemeente met name haar confronterende rol binnen de diverse overleggen op te pakken. Indien wij niet actief in dit vervolgproces gaan participeren verliezen we een mogelijkheid om de regionale en lokale aspecten goed voor het voetlicht te brengen. Als er één gemeente binnen Nederland ervaart wat het betekent om de lusten en de lasten te hebben van de nationale luchthaven is het de Gemeente Haarlemmermeer.

### **8. Voorgesteld besluit**

- De Ruimtelijke Toekomstvisie Schiphol 2020 (concept) op dit moment voor kennisgeving aan te nemen;
- Een plan van aanpak uit te laten werken voor de voorgestelde onderzoeksvragen, waarbij gekeken wordt welke onderzoeksvragen met andere partijen uitgevoerd kunnen worden en welke de Gemeente Haarlemmermeer zelf voor haar rekening dient te nemen;
- Na de onderzoeksresultaten een standpunt te formuleren omtrent de toekomstplannen van de luchthaven;
- Aan het presidium voor te stellen deze nota te bespreken tijdens een informeel besloten bijeenkomst van de Raad, aangezien de luchtvaartsector haar plannen nog niet openbaar heeft gemaakt maar deze al wel onderdeel uitmaken van de inzet van deze sector binnen het project Mainport Schiphol;
- Na bespreking in een informeel besloten raadsbijeenkomst en het vrijgeven van de informatie door Schiphol Group, deze nota te bespreken met (een afvaardiging van) de dorpsraden in Haarlemmermeer.



**Bijlage 1 Brief en plan van aanpak van staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat inzake de Toekomst van de Nationale luchthaven**