

## Selectie Gebieden projecten

### 1. Inleiding

Op basis van de kennis van het gebied en het huidige en toekomstige luchtvaartproces en op basis van de gegevens uit het afwegingskader Leefomgevingskwaliteit van RIVM/RIGO kunnen gebieden worden geselecteerd die zwaar belast zijn en waar de leefbaarheid onder druk staat. Voor deze gebieden wordt een budget beschikbaar gesteld om een gebiedsprogramma uit te voeren. De hoogte van het budget is mede afhankelijk van de bijdrage in de eerste tranche. Om het geld effectief in te kunnen zetten wordt ook gekeken naar het aantal inwoners in een gebied.

### 2. Afwegingen

Om te bepalen welke gebieden voor een bijdrage in aanmerking komen is gekeken naar de gebieden binnen de 20Ke-zone die onevenredig zwaar worden belast en planologische beperkingen krijgen opgelegd door de aanwezigheid van Schiphol. Daarbij is o.a. gekeken naar de huidige en toekomstige situatie. Bij de afweging zijn de volgende aspecten meegenomen:

- Intensivering gebruik secundaire start- landingsbaan
- Verwachte groei van de luchthaven Schiphol conform Nieuwe MER
- Afstand van gebieden tot de baan i.c.m. startende of landende vliegtuigen
- Planologische beperkingen in het gebied (LIB 4)
- Kennis, ervaring en bijdrage eerste tranche
- Geluidbelasting (RIVM/RIGO)
- Kwaliteit van de Leefomgeving (RIVM/RIGO)
- Aantal inwoners

#### *Intensivering gebruik secundaire start- landingsbaan*

Bij het nieuwe Normen en handhavingstelsel dat op Schiphol wordt gebruikt wordt uitgegaan van een 1 + 1 baangebruik. Bij start- en landingspieken wordt een tweede start- of landingsbaan ingezet. Bij wisselingen van de baaninzet kan tijdelijk een vierde baan worden ingezet. Uitgangspunt van het stelsel is dat er gebruik wordt gemaakt van de start- en landingsbanen die de minst bebouwde gebieden overvliegen. De preferentiële banen zijn de Polderbaan en de Kaagbaan en de secundaire banen zijn de Aalsmeerbaan en de Zwanenburgbaan. Ook de Buitenveldertbaan en de Schiphol-Oostbaan kunnen als extra start- en landingsbaan worden ingezet. Dit gebeurt over het algemeen bij harde Zuidwesten wind.

#### *Verwachte groei van de luchthaven Schiphol conform Nieuwe MER*

Bij een verdere groei van het aantal vluchten zal vaker een secundaire baan moeten worden ingezet om alle vluchten af te kunnen handelen. Dit betekent dat een plaatsen/kernen meer belast zal worden in de toekomst.

#### *Afstand van gebieden tot de baan i.c.m. startende of landende vliegtuigen*

De gebieden dicht bij de start- en landingsbanen en die onder druk bevlogen uitvliegroutes van de startbanen liggen zijn het zwaarst geluid belast.

#### *Planologische beperkingen in het gebied (LIB 4)*

Binnen het LIB 4-gebied gelden ruimtelijke beperkingen. Dit betekent dat woningbouw niet of zeer beperkt mogelijk is. Deze beperkingen kunnen er toe leiden dat de leefbaarheid in een dorp of kern

onder druk komt te staan. Een gebrek aan woningbouw kan er toe leiden dat mensen wegtrekken wat tot gevolg kan hebben dat voorzieningen niet meer in stand gehouden kunnen worden.

#### *Kennis en ervaring uit eerste tranche*

In de eerste tranche is ervaring opgedaan met leefbaarheidsprojecten in de gemeenten Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer (Zwanenburg) Aalsmeer, Amstelveen en Uithoorn. In een aantal gemeenten/kernen is al een grote investering gedaan. Deze gebieden komen niet of voor een kleine bijdrage in aanmerking.

#### *Geluidsbelasting*

De geluidsbelasting zoals die is opgenomen in de MER bij 500.000 vliegtuigbewegingen is door RIVM/RIGO aangegeven in de 6pc postcodegebieden. Hierdoor is op wijkniveau inzicht verkregen op de geluidsbelasting.

#### *Leefbaarheid*

Door RIVM/RIGO is onderzoek uitgevoerd naar hoe de leefbaarheid wordt ervaren en of er verbeterpotentieel in een gebied is. Hiervoor is gekeken naar 5 dimensies te weten: Woningen (kwaliteit van en de aanwezigheid van), Bewoners (aantal, samenstelling), Voorzieningen (soort en hoeveelheid), Veiligheid (sociale) en Fysieke omgeving. De leefbaarheid is in kaart gebracht voor de 6pc postcodegebieden.

#### *Aantal inwoners*

In verband met de effectiviteit van eventuele maatregelen wordt ook gekeken naar het aantal inwoners in een gebied. Het aantal inwoners wordt als toets gebruikt om te bepalen of de bijdrage doelmatig is en met een groot bereik wordt ingezet.

### **3. De geselecteerde gebieden**

Op basis van de in geïnventariseerde huidige en toekomstige geluidsbelasting, de leefbaarheidsaspecten, het aantal inwoners in een gebied, en de bijdragen vanuit de eerste tranche, zijn de volgende gebieden geselecteerd, die voor een bijdrage van de stichting in aanmerkingen komen:

Gemeente Haarlemmermeer: Zwanenburg, Lijnden, Rijsenhout, Burgerveen en Oude Meer-Aalsmeerderbrug.

Gemeente Aalsmeer

Gemeente Amstelveen: Kronenburg

Gemeente Uithoorn

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude: Halfweg en Spaarndam

Hierbij gelden tevens de volgende afwegingen:

Uit het afwegingskader komt Assendelft als belast gebied naar voren. Dit komt voornamelijk door dat de kaart een vertekend beeld geeft omdat het postcodegebied een groot gebied beslaat dat deels binnen het LIB-4 gebied ligt. De bebouwing van Assendelft valt hier echter grotendeels buiten. Eventueel zijn maatregelen in het kader van het programma individueel hier wel mogelijk.

Oude Meer-Aalsmeerderbrug (Haarlemmermeer) is een zwaar belast gebied. Gezien het lage bewonersaantal en de beperkte ruimte ter plaatse zijn grootschalige maatregelen niet mogelijk.

Kleine initiatieven zijn wel mogelijk. Het programma individueel kan hier eveneens een oplossing bieden.

In Amstelveen komt Randwijck als belast gebied naar voren. Hier is echter volgens het afwegingskader Leefomgevingskwaliteit geen verbeterpotentieel op gebied van leefbaarheid en valt daarmee af. Voor Amstelveen blijven dan Uilenstede en Kronenburg over.

Voor Uilenstede is in de eerste tranche al een bijdrage van € 5 miljoen gegeven en komt niet meer in aanmerking voor een bijdrage. Eventueel kan in Amstelveen een maatschappelijke plus bij de ontwikkeling van Kronenburg nog voor een bijdrage in aanmerking komen.

Aan de kernen Halfweg en Zwanenburg is in de eerste tranche een gezamenlijke bijdrage van in totaal meer dan € 11 miljoen toegekend (stationsproject en nieuw dorpshuis). Om die reden zal bij deze kernen geen ruimte zijn voor een hoge bijdrage. Mogelijk dat een aantal kleine – particuliere – initiatieven nog voor een bijdrage in aanmerking komt.

Bij de verdeling van de beschikbare gelden wordt ook een deel van het budget gereserveerd voor projecten buiten de benoemde gebieden. Het is niet uit te sluiten dat er naast de benoemde gebieden verzoeken uit gemeenten/kernen komen die bij de toegepaste selectie niet naar voren zijn gekomen maar waar kan worden aangetoond dat er sprake is van geluidsoverlast ten gevolge van de nabijheid van Schiphol en de leefbaarheid wel degelijk onder druk staat.