



Nota van B&W

Onderwerp Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012

Portefeuillehouder mr. A.Th.H. van Dijk
Collegevergadering 12 februari 2013
Inlichtingen B. de Jong (023-567 6711)
Registratienummer 2013.0004861

Samenvatting

Voor u ligt de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012. Deze rapportage geeft voor het luchthavendossier een overzicht van activiteiten en ontwikkelingen rond Schiphol in 2012.

Inleiding

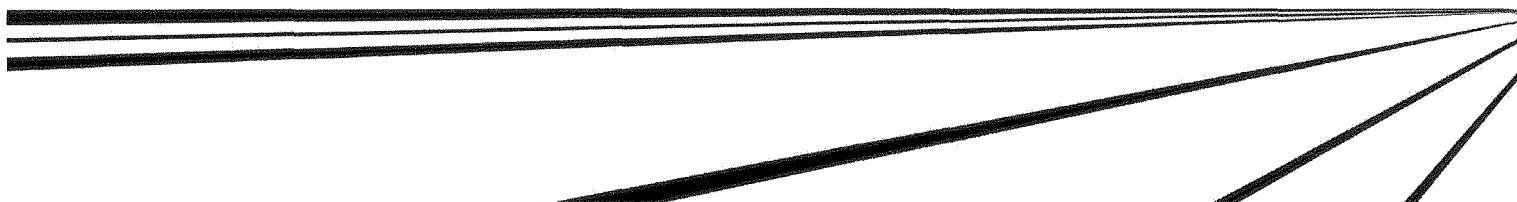
Het luchthavendossier is veelzijdig en raakt veel beleidsvelden en thema's binnen de gemeente. De (ruimtelijke) inpassing van de luchtvaart in de maatschappelijke context van de Schipholregio vraagt een constante afweging tussen de maatschappelijke lusten van de luchtvaart en de lasten die deze inpassing met zich meebrengt.

Context

De luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in onze gemeente. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar juist ook in sociaal-economisch perspectief. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan het internationaal vestigingsklimaat in de regio. Tegelijkertijd is er een urgentie de hinder zo acceptabel mogelijk te maken en te investeren in de woon-leef- en werkomgeving van onze inwoners.

De voortgangsrapportage luchthavenzaken is een weerspiegeling van het uitgebreide palet van ontwikkelingen en activiteiten waarbij Haarlemmermeer direct betrokken is en positie heeft aan de bestuurlijke overlegtafel en de daaraan gekoppelde ambtelijke "voorportalen". Haarlemmermeer heeft in het afgelopen jaar geacteerd in verschillende ambtelijk en bestuurlijke gremia in regionaal, nationaal en internationaal verband. Die positie willen wij koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken. Dat kan niet zonder regionale samenwerking.

Er is een gedeeld belang binnen de Schipholregio en de Metropoolregio Amsterdam om de economische topositie van de regio in Europa te versterken. Met als fundament: een gemeenschappelijk gevoel van urgentie en een focus op de uitwerking van gezamenlijke ambities gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woon- en werkmilieu voor bedrijven en bewoners. Dit is dan ook een belangrijke rode draad in de voortgangsrapportage luchthavenzaken 2012.



Een aantal zaken willen wij eruit lichten:

- *Focus op economische strategie en concurrentiekracht*

Belangrijk regionaal adviesorgaan op economisch gebied is de Amsterdam Economic Board. Deze Board bestaat uit bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. De wethouder Economie, Schiphol en Cultuur neemt zitting in de Board. De Board heeft als doelstelling om de Metropoolregio tot de top 5 van sterke Europese vestigingsregio's te laten behoren en hierdoor groei van welvaart en werkgelegenheid te realiseren. Om dit te bewerkstelligen richt de Board zich op zeven speerpuntclusters, die samen de belangrijkste motoren van de economie van de Metropoolregio Amsterdam vormen. In opdracht van de Board is er per cluster een ontwikkelingsstrategie geformuleerd. Daarnaast is een gezamenlijke, regio brede Kennis- en Innovatie Agenda opgesteld. Voor elk van de clusters zijn hierin strategische projecten opgenomen.

Haarlemmermeer heeft een actieve betrokkenheid bij de cluster Logistiek. De Amsterdam Logistics Board staat onder voorzitterschap van Haarlemmermeer. Het stimuleren van de regionale samenwerking tussen betrokken partijen draagt bij aan de logistieke concurrentiekracht van de Schipholregio, en levert daarmee ook een bijdrage aan de algehele positie van Nederland als internationale logistieke hub. Het programma bestaat uit vijf programmalijnen en negen projecten, die allen bijdragen aan deze ambitie. Tegelijkertijd zijn ook regionale afspraken gemaakt over het programmeren van het planaanbod van kantoren-en bedrijventerreinen, de aanpak van leegstand en het intensiveren van herstructurering.

- *Focus op de kwaliteit van de leefomgeving*

Het investeren in de concurrentiepositie en het daarmee samenhangende internationale vestigingsklimaat vraagt tegelijkertijd om een sterke focus op de kwaliteit van de leefomgeving. Ook hier is het belang van regionale samenwerking evident.

De inzet op hinderbeperking en het investeren in de omgevingskwaliteit zijn de afgelopen 4 jaar vooral bepaald door de afspraken uit het Aldersakkoord van 2008. Ook in 2012 heeft het Aldersadvies een continue inzet gevraagd, zowel op gemeentelijk als op regionaal niveau. Het tweede jaar experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel is afgerond, en nu moet blijken hoe houdbaar, begrijpelijk en uitlegbaar het nieuwe stelsel zal zijn. Tevens zal met de evaluatie van Alderstafel (mei 2013) moeten blijken hoe succesvol de uitwerking van de verschillende convenanten is geweest.

- *Focus op een aansprekend integraal ruimtelijk-economisch toekomstperspectief*

De ontwikkeling en versterking van de Mainport en netwerkqualiteit van Schiphol en de regio vereist een helder en aansprekend ruimtelijk en ruimtelijk-economisch toekomstperspectief, waarbij de ruimtelijke, economische en infrastructurele opgaven de agenda vormen. Het programma structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) is erop gericht mainport en metropoolregio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een visie, juridisch kader en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia.

Haarlemmermeer is goed vertegenwoordigd in SMASH. Onder leiding van Haarlemmermeer wordt, in nauwe samenwerking met Provincie Noord Holland, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, KLM en Schiphol Group, de regionale lijn uitgezet die input geeft aan het Rijkstraject.

In 2012 is de eerste aanzet gemaakt voor de Uitvoeringsagenda SMASH. Met deze Uitvoeringsagenda beoogt het Rijk concreet handen en voeten te geven aan de afspraken / besluiten die voort zullen komen uit het SMASH programma. De inhoud van de Uitvoeringsagenda wordt gezamenlijk bepaald door Rijk, Regio en Sectorpartijen. Ondanks dat de geluidbelasting rond Schiphol de afgelopen 15 jaar sterk is afgenomen terwijl de luchtvaart gegroeid is staat ook geluidhinder centraal in de beleidsdiscussies van SMASH. De Stuurgroep SMASH is van mening dat er een bestuursarrangement geformuleerd dient te worden waarbij de lokale partijen hun verantwoordelijkheid nemen op het gebied van ruimtelijke inrichting in relatie tot het vliegen en de sector de garantie krijgt dat ze binnen het kader van het Aldersakkoord kunnen groeien.

Verder zullen alle bestemmingsplannen in Haarlemmermeer – zoals gesteld in de Wet Ruimtelijke Ordening – op 1 juli 2013 geactualiseerd zijn. Deze actualisatie zal in lijn zijn met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Een luchthaven, passend in de omgeving is een essentieel onderdeel in de positie van Haarlemmermeer en de regio. Wij willen de komende jaren dan ook blijven inzetten, samen met andere partijen in de regio, op het versterken van de synergie met Schiphol en de omgeving met betrekking tot de kwaliteit van het vestigingsklimaat, investeren in leefomgeving, bereikbaarheid, duurzaamheid en ruimtegebruik.

Communicatie

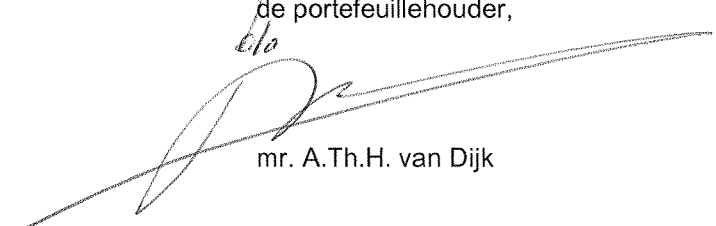
Na de vaststelling van de voortgangsrapportage door het college worden betrokken partijen geïnformeerd. Tevens wordt het document op de website van de gemeente gepubliceerd onder het thema Wonen en Leven/Schiphol.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012 vast te stellen;
2. deze nota ter informatie te zenden aan de raad.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,
namens dezen,
de portefeuillehouder,


mr. A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n)

Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012

Synopsis voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012

Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012



Gemeente Haarlemmermeer

December 2012

Inhoudsopgave Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012

Voorwoord

Inleiding

1. Alderstafel middellange termijn

- 1.1 Convenant Hinderbeperking
- 1.2 Convenant Omgevingskwaliteit
- 1.3 Convenant Selectiviteit
- 1.4 Implementatie Continuous Descent Approach (CDA's)

2. Omgeving Schiphol

- 2.1 Grondgeluid Hoofddorp-Noord
- 2.2 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol
- 2.3 Schaderegelingen
- 2.4 Veiligheid
- 2.5 Overige (Schiphol)zaken

3. Ruimtelijke en economische aspecten Schiphol

- 3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol
- 3.2 Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio
- 3.3 Amsterdam Economic Board
- 3.4 Amsterdam Connecting Trade (ACT)
- 3.5 Amsterdam Airport Area (AAA)
- 3.6 Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka)
- 3.7 Kantoren- en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer
- 3.8 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

4. Europa

5. Communicatie en informatievoorziening

6. Agenda voor de toekomst

VOORWOORD

Toen op 19 september 1916 drie vliegtuigen van de *Luchtvaart Afdeling* landden op een drassig stuk grond van boer Knibbe bij fort Schiphol, kon niemand voorzien dat in bijna 100 jaar tijd Amsterdam Airport Schiphol kon uitgroeien tot één van de grootste luchthavens ter wereld. Deze immense groei heeft ook haar impact op Haarlemmermeer. De luchthaven zit sterk verweven in het DNA van de polder; Haarlemmermeer en Schiphol zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Het brengt ons economische voorspoed; de luchthaven is een banenmotor, trekt (internationale) bedrijvigheid aan en verbindt ons met de rest van de wereld. Tegelijkertijd is de luchthaveneconomie zeer conjunctuurgevoelig, wat ook onze gemeente in deze barre economische tijden aan den lijve ondervindt. Naast lusten creëert Schiphol ook onlosmakelijk overlast voor omwonenden. Ondanks dat Haarlemmermeer streeft naar een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, betekent de ligging van een intercontinentale luchthaven op steenworp afstand, dat er altijd hinder zal blijven.

Het vinden van de juiste en precaire balans tussen lusten en lasten, maakt dat het luchthavendossier veel beleidsvelden en thema's raakt binnen de gemeente, zoals economie, ruimtelijke ordening, geluid en ook veiligheid. De aanwezigheid van luchthaven Schiphol binnen onze gemeentegrenzen betekent dus dat de gemeente zich op een groot aantal onderwerpen met Schiphol bezighoudt.

In voorliggende rapportage geef ik specifiek voor het luchthavendossier een overzicht van dat wat we gedaan en bereikt hebben in 2012. Ook dit jaar stond vooral – evenals voorgaande jaren – de uitvoering van het eindadvies van de Alderstafel en convenanten centraal. Voor Haarlemmermeer zijn met name het Convenant Hinderbeperking en het Convenant Omgevingskwaliteit van belang. Hart van Zwanenburg, het tweede jaar experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel, en verschillende experimenten om vliegtuigen anders te laten vliegen en daarmee minder mensen te hinderen, hebben centraal gestaan het afgelopen jaar.

Maar de voortgangsrapportage geeft ook een doorkijk naar de activiteiten voor 2013 en verder. De komende periode staat het verder versterken van de synergie tussen Schiphol en de omgeving op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en kwaliteit van het vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven, hoog op de agenda. Zeker in economisch moeilijkere tijden is het cruciaal dat Haarlemmermeer en de regio optimaal kunnen blijven profiteren van de ruimtelijk-economische kracht van Schiphol, maar dat tegelijkertijd de leefbaarheid rondom de luchthaven gewaarborgd blijft.

mr. A. Th. H. van Dijk
wethouder Economie, Schiphol en Cultuur

INLEIDING

Met deze voortgangsrapportage wil het college de raad en de bewoners van de gemeente Haarlemmermeer en andere belangstellenden informeren over de belangrijkste ontwikkelingen die zich in het jaar 2012 op het gebied van luchthavenzaken hebben voorgedaan en die de belangen van de gemeente Haarlemmermeer en haar bewoners raken. In deze rapportage doet het college verslag van de inspanningen die zijn verricht en van de resultaten die zijn geboekt. Tevens biedt deze voortgangsrapportage een goede kans om de diverse – soms gefragmenteerd lijkende – ontwikkelingen op dit dossier in relatie tot elkaar te presenteren. Verder presenteert het college dit jaar voor het eerst een synopsis. De synopsis laat in één oogopslag de belangrijkste ontwikkelingen van het afgelopen jaar zien. Verder wordt er meteen verwezen naar documenten, zodat – indien wenselijk – extra informatie kan worden geraadpleegd. De synopsis is een logische stap in onze ambitie om informatie rondom Schiphol op een zo transparante en gebruikersvriendelijke manier te presenteren.

De lusten en lasten.

De luchthaven Schiphol heeft een prominente plaats in Haarlemmermeer. Niet alleen in het gebruik van ruimte, maar ook sociaal-economisch. Schiphol levert een grote bijdrage aan de werkgelegenheid en aan de identiteit van Haarlemmermeer als vestigingsplaats met nationale en internationale allure.

Daar tegenover staat dat het vliegverkeer zorgt voor hinderbeleving en ruimtelijke beperkingen. Als gemeente zoeken we daarom continue naar de juiste balans tussen lusten en lasten.

Verschillende kernen en wijken binnen de gemeente hebben last van startend dan wel landend verkeer: Haarlemmermeer heeft ruim 29.000 ernstig gehinderden. Verder heeft de reservering van de parallelle Kaagbaan negatieve effecten op de ontwikkeling van voornamelijk Rijsenhout. De beperkende geluidscontouren zorgen ervoor dat we niet overal kunnen bouwen. Om de lasten te beperken zijn wij als gemeente actief betrokken bij de uitwerking van het Aldersakkoord waaronder de hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de leefomgeving.

Daar tegenover levert de luchthaven Haarlemmermeer ruim 71.500 Schiphol gerelateerde arbeidsplaatsen op. Van de totale beroepsbevolking in Haarlemmermeer is maar liefst 8% (5560) werkzaam op Schiphol. Ruim 3000 bedrijven binnen de gemeente zijn luchthaven gerelateerd.

Er zijn bedrijventerreinen en kantoorlocaties speciaal bestemd voor luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, met Amsterdam Connecting Trade als meest innovatieve en duurzame logistieke knooppunt van Europa.

De stijgende lijn wat betreft het aantal vliegtuigbewegingen en passagiers die in 2011 is ingezet, zet in 2012 verder door. In 2012 hebben 51 miljoen passagiers gebruik gemaakt van Schiphol. Dat is 2,6% meer dan het jaar ervoor. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg ook, en wel met 0,8% van 420.250 naar 423.407 vliegtuigbewegingen. Het vrachtvervoer liet een daling van 3% zien naar 1,5 miljoen ton vracht.

Evenals voorgaande jaren komen ook dit jaar alle Schipholgerelateerde onderwerpen in deze jaarlijkse voortgangsrapportage aan bod. De rapportage sluit af met een inventarisatie van belangrijke punten die naar verwachting de komende twee jaar op de agenda zullen staan en daarmee invloed op onze werkzaamheden hebben.

1. ALDERSTAFEL MIDDELLANGE TERMIJN

Op 30 september 2008 is door de partijen aan de Alderstafel een akkoord bereikt en heeft de Tweede Kamer op 19 februari 2009 formeel ingestemd met het kabinetsstandpunt over het advies van de Tafel van Alders. Hiermee heeft de Kamer de uitvoering van het advies over de ontwikkeling van Schiphol tot 2020 en de afspraken in de convenanten Hinderbeperking en ontwikkeling, Kwaliteit van de leefomgeving en Selectiviteit bekrachtigd. Hierna is in mei 2009 het werkprogramma vastgesteld om uitvoering te geven aan de gemaakte afspraken. Met dit werkprogramma is in 2009 een start gemaakt en dit loopt door tot 2020. Haarlemmermeer zit namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) delegatie aan de Alderstafel. Andere BRS leden aan de Alderstafel zijn de gedeputeerden van Noord-Holland en Zuid-Holland en de wethouders van Amsterdam, Amstelveen en Castricum.

1.1 Convenant Hinderbeperking

In het Convenant Hinderbeperking zijn afspraken gemaakt om de hinder van het vliegverkeer van en naar Schiphol zoveel mogelijk te beperken. Een aantal van de in het convenant beschreven maatregelen heeft effect op de hinder en hinderbeleving in de Haarlemmermeerse kernen.

De huidige stand van zaken van de belangrijkste maatregelen voor Haarlemmermeer worden hieronder beschreven. Naast de hinderperkende maatregelen is het vormgeven van het Nieuwe Normen- en handhavingstelsel onderdeel van het Convenant Hinderbeperking.

Het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel

Het experiment met het nieuwe Normen- en Handhavingstelsel is gestart op 1 november 2010. Doel van het NHS is de instandhouding van het netwerk van verbindingen op Schiphol, ook in de toekomst. Verder moet het operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet het bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen. Daarbij moet het niet ingewikkeld zijn, en goed uitlegbaar.

De kern van het NHS is om de banen die de minste overlast geven zo veel mogelijk te benutten. De werking van het NHS is gebaseerd op regels die voorschriften bevatten over het gebruik van start- en landingsbanen. Rekening houdend met o.a. de weersomstandigheden, operationele omstandigheden en de herkomst en bestemming van het verkeer worden die banen die het minste aantal bewoners hinder bezorgen het meest gebruikt. In de praktijk zal dat er op neer komen dat indien mogelijk zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de Polderbaan en de Kaagbaan.

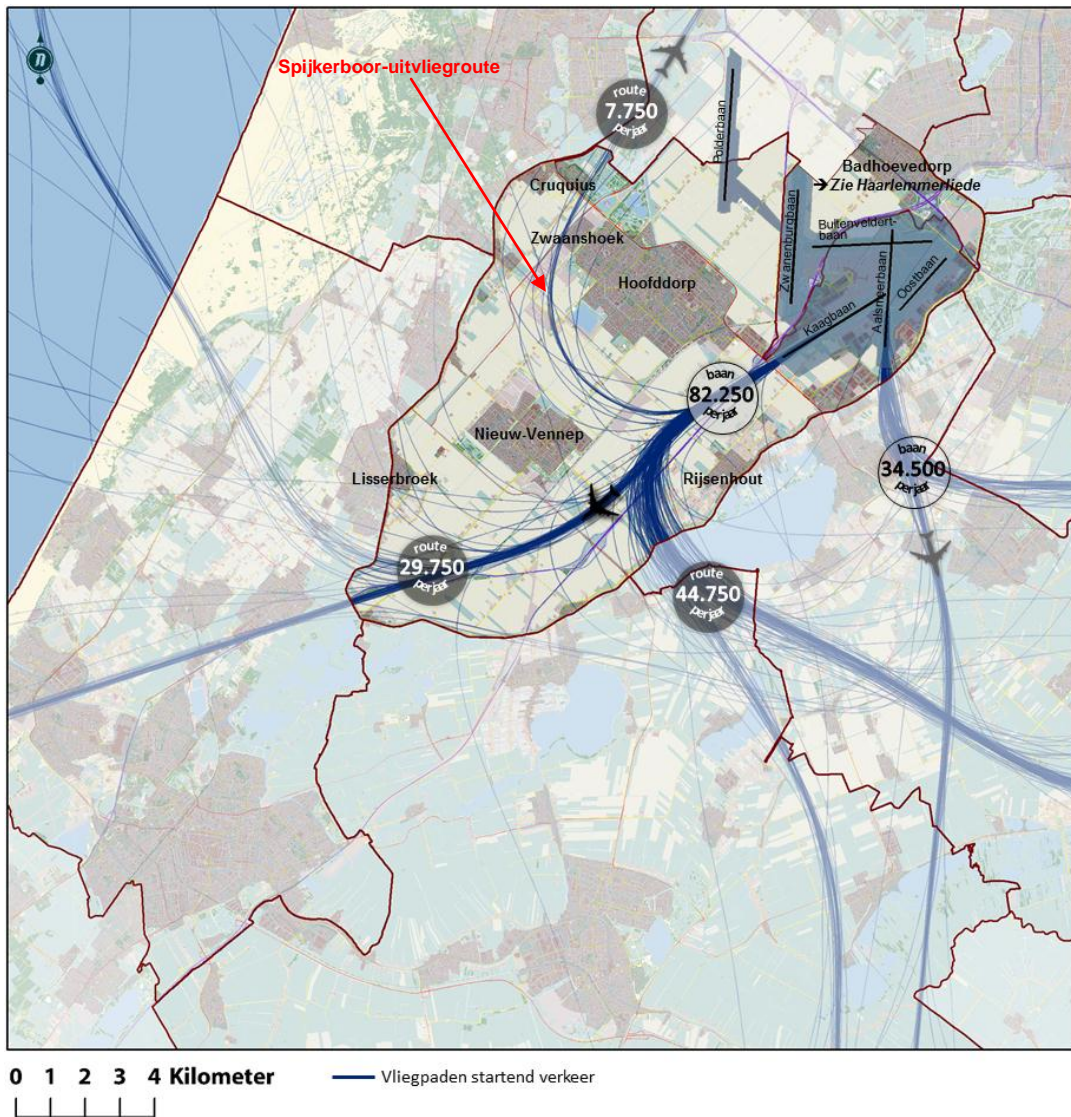
Op 31 oktober 2012 zaten de twee experimenteerjaren erop. Na 31 oktober 2012 is direct de evaluatie van het experiment gestart. Dit zal begin 2013 resulteren in een advies aan de staatssecretaris en vervolgens besluitvorming door het kabinet. De partijen aan de Alderstafel hebben afgesproken dat vanaf 31 oktober weliswaar het tweejarige experiment is afgerond, maar dat het wenselijk is om in afwachting van de besluitvorming de operatie wel uit te blijven voeren volgens de regels van het experiment. Daarnaast wordt ook de informatievoorziening (rapportages, gebruiksprognoses en evaluaties) - zoals zijn beproefd tijdens het experiment - voortgezet.

Uitgangspunt in de uiteindelijke afweging voor de BRS blijft dat het stelsel beoordeeld moet worden aan de hand van de vraag of er sprake is van een uitlegbaar en transparant stelsel van regels dat operationeel uitvoerbaar en handhaafbaar is. Daarin vormt de lokale bescherming een belangrijk zwaartepunt. Hiervoor is inzicht nodig in de werking en de effecten van het stelsel richting 2020, inclusief de mate van stuurbaarheid.

CROS pilot 3b+

Het Haarlemmermeerse college van B&W heeft op 20 september 2011 ingestemd met het advies van de CROS om over te gaan tot het definitief invoeren van de hinderbeperkende maatregel CROS pilot 3b+: *al het vliegverkeer op de Spijkerboor-uitvliegroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep maakt zoveel mogelijk gebruik van de vaste bochtstraal-techniek, waardoor de spreiding van vliegtuigen afneemt, minder over bebouwd gebied gevlogen wordt, en per saldo de hinder zal afnemen.*

Deze Spijkerboor-uitvliegroute is één van de uitvliegroutes van de Kaagbaan (zie figuur 1).



Figuur 1: Vliegpaden startend verkeer en aantal bewegingen per jaar.

In de nabije toekomst zullen alle vliegtuigen de vaste bochtstraal gaan vliegen (dit is nu nog niet het geval. Tevens is een piloot nu nog niet verplicht de vaste bochtstraal te vliegen). De Boeing 747, Fokker 100 en Fokker 70 kunnen de vaste bochtstraal niet vliegen (zie figuur 2). In 2012 bedroeg de participatiegraad, oftewel het percentage vliegtuigen op de Spijkerboorroute die daadwerkelijk de vaste bochtstraal vlogen, ongeveer 40%. Om de participatiegraad te verhogen worden ten eerste piloten van KLM nogmaals gewezen op het bestaan

van de bochtstraal en tevens zullen aanpassingen in het systeem van de Boeing 777 zorgen dat de vaste bochtstraal de eerste keus is.



Figuur 2: Van links naar rechts: Boeing 747, Fokker 100 en Fokker 70.

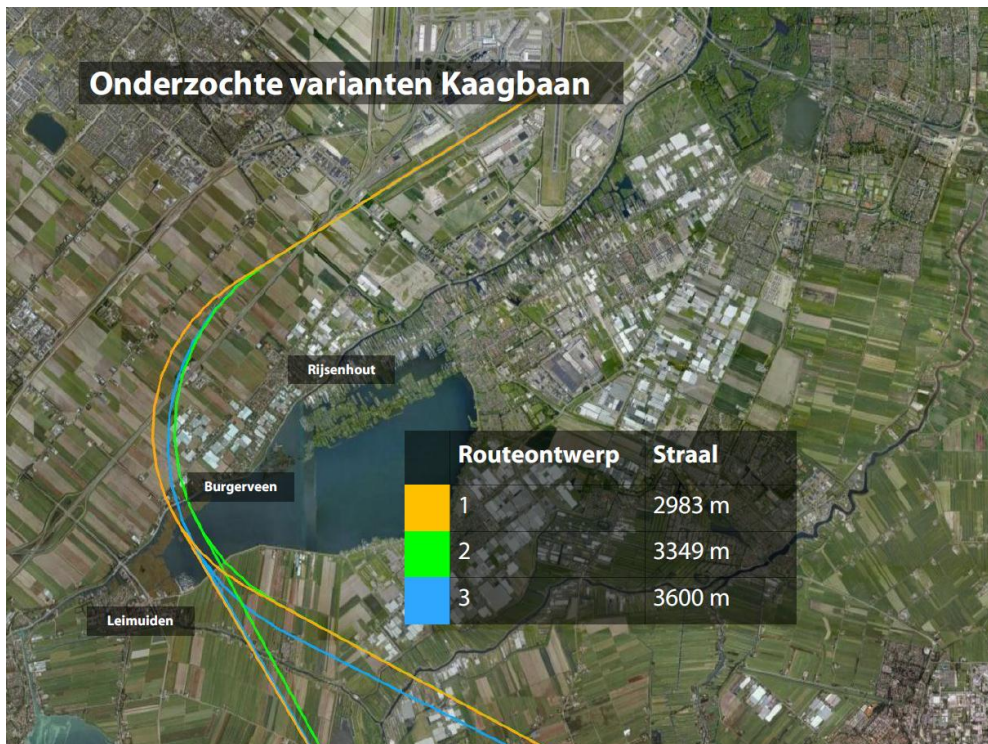
De vliegtuigen die de vaste bochtstraal vliegen, komen meer gebundeld over de wijk Hoofddorp Floriande heen. Daarom heeft de gemeente in 2012 de volgende acties uitgezet om extra informatie in te winnen dan wel verder te onderzoeken of de wijk Floriande ontzien kan worden:

- To70 heeft in opdracht van de gemeente extra onderzoek gedaan naar alternatieven voor de vaste bochtstraal. To70 heeft geconcludeerd geen bruikbare alternatieven tot optimalisatie van de Spijkerboorroute meer te identificeren zonder dat dit zal leiden tot niet geringe operationele problemen dan wel het verplaatsen van hinder;
- Bij Schiphol Group is door de gemeente geïnformeerd of het zwaar verkeer op de Spijkerboor verplaatst kan worden. Schiphol Group heeft aangegeven dat dit niet mogelijk is;
- Er zijn namens de actiegroep Floriande TegenGeluid 6 nieuwe voorstellen tot hinderbeperking ingediend bij CROS. Deze zijn alle 6 afgewezen op basis van operationele moeilijkheden dan wel het verplaatsen van hinder;
- Er zijn aanvullende vragen – specifiek voor geluidshinder door vliegtuigen – door de GG&GD in de gezondheidsmonitor opgenomen, en;
- De gemeente heeft zich hard gemaakt voor het compleet verplaatsen van de Spijkerboor route (het recht door naar zee vliegen). Dit is door de BRS afgewezen.

Helaas is gebleken dat er op dit moment geen mogelijkheden zijn om Floriande te ontzien. Daarnaast laten de effecten op de hinderbeleving en geluidsbelasting een netto positief resultaat in de regio zien. Binnen onze gemeente voornamelijk in Nieuw-Vennep, Zwaanshoek, Cruquius en de Zuidoost hoek van Hoofddorp. Het College heeft de GG&GD opdracht gegeven de steekproef voor de gezondheidsmonitor Ouderen en Volwassenen op te hogen voor Floriande. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het tweede kwartaal van 2013 verwacht.

Vaste Bochtstraal Rijsenhout/Burgerveen/Leimuiden

In 2012 hebben betrokken gemeenten – Haarlemmermeer, Kaag en Braassem en Aalsmeer – in overleg gekeken of er draagvlak is voor de vaste bochtstraal Rijsenhout/Burgerveen/Leimuiden. Om een gedegen beslissing te kunnen nemen, zijn ook de milieueffecten van deze bochtstraal in kaart gebracht. Uit onderzoek blijkt dat Aalsmeer en Haarlemmermeer er wat betreft het aantal ernstig gehinderden op vooruit gaan, terwijl de situatie in Kaag en Braassem verslechterd. Het feit dat al het verkeer boven Burgerveen gebundeld zal worden en gezien de minimale milieueffecten, hebben ons doen besluiten tegen het experiment met de vaste bochtstraal Rijsenhout/Burgerveen/Leimuiden te zijn (zie figuur 3).



Figuur 3: Vaste bochtstraal varianten Kaagbaan.

Normering grondgeluid

Sinds de ingebruikname van de Polderbaan in 2003 is er met name vanuit Haarlemmermeer overlast gemeld van startende vliegtuigen. De gemeente Haarlemmermeer heeft aan de Alderstafel aangegeven dat de behoefte bestaat een beoordelingskader te hebben voor grondgeluid om te bepalen of tot specifieke maatregelen kan worden besloten om de specifieke hinder van grondgeluid te beperken of te compenseren.

Het toenmalige Ministerie van VROM is in 2009 in overleg met experts en betrokken partijen een onderzoek gestart naar het ontwikkelen van een dosis-effect relatie voor laagfrequent geluid. Het is noodzakelijk een dosis-effect relatie te hebben voor het vaststellen van een normering en het specifiek voorkomen van grondgeluid. Met name voor de laagfrequent geluidcomponenten is nu geen adequate beoordelingsmethode beschikbaar. Hoewel de gemeente zich in blijft zetten voor een adequaat beoordelingskader is er vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (waar deze werkzaamheden van het oude ministerie van VROM zijn ondergebracht) in 2012 amper vooruitgang geboekt.

Het ministerie van I&M heeft het RIVM, TNO, NLR en KNMI gevraagd om begin 2013 uitspraken te doen over de haalbaarheid en wenselijkheid van een normering voor grondgeluid, en eventueel met een onderzoeksvorstel te komen.

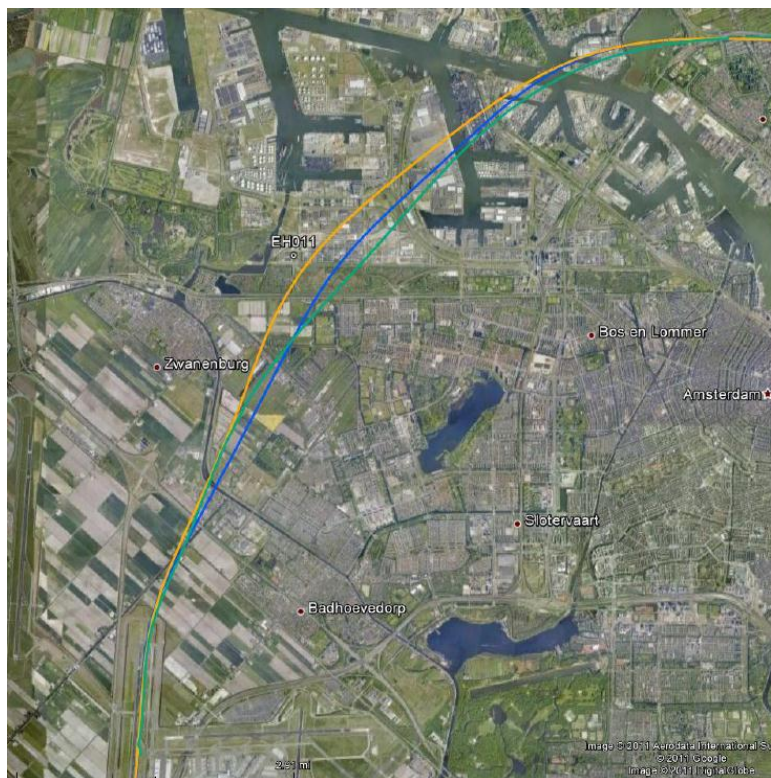
Parallel starten

Het doel van parallel starten is het onder alle omstandigheden veilig gelijktijdig laten starten van vliegtuigen naar het noorden vanaf de Polderbaan en de Zwanenburgbaan door middel van vaste vertrekroutes. Vrijwel direct na de opening van de Polderbaan in 2003 vond een aantal incidenten plaats tijdens parallel starten met vaste vertrekroutes vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan. Luchtverkeersleiding Nederland heeft vervolgens een beheersmaatregel ingevoerd.

De beheersmaatregel hield in dat gedurende geruime tijd de vaste vertrekroutes tijdens parallel starten niet werden gebruikt. In plaats daarvan werd door verkeersleiders aan vertrekkende vliegtuigen een koersinstructie gegeven. Deze koersinstructie hield in dat vliegtuigen vanaf de Zwanenburgbaan direct na de start en op minimaal 500 voet in oostelijke richting van de Polderbaan wegdraaiden. Bij het gebruik van de Zwanenburgbaan als enige startbaan werden de vaste vertrekroutes overigens wel gehanteerd.

Na ondertekening van het Aldersakkoord in 2008 is gestart met de optimalisatiefase voor parallel starten en het onderzoek naar een optimale uitvliegroute vanaf de Zwanenburgbaan naar het oosten, tussen Badhoevedorp en Zwanenburg door. Dit kan worden bereikt door het beter definiëren van een zogeheten SID (Standard Instrument Departure – de uitvliegroute van een vliegtuig).

Verwacht wordt dat met het vliegen van geoptimaliseerde SID's parallel starten mogelijk gemaakt wordt en tevens de hinder kan worden beperkt. Uiteindelijk is de uitvliegroute vanaf de Zwanenburgbaan verschoven naar 25,5 graden ten opzichte van het noorden. Dit is tussen de kernen van Zwanenburg en Badhoevedorp door, maar over Lijnden heen (zie figuur 4).



Resultaat bepaald o.b.v. radartracks (1500+)

Figuur geeft het zwaartepunt van de routes

- A) tot 2008
- B) Tussen 2008-2011
- C) Sinds maart 2011

Figuur 4: Parallel starten tot 2008, tussen 2008-2011 en sinds maart 2011

Per 10 maart 2011 is met deze SID het experiment Parallel gestart. In maart 2012 is het experiment geëvalueerd. Er is gekeken naar:

- Effect op de geluidsbelasting
- Effect op de hinderbeleving
- Operationele evaluatie door KLM en de LVNL
- Baangebruik Zwanenburgbaan
- Melders/meldingenanalyse door het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol

Met een verkeersscenario van 480.000 vliegtuigbewegingen blijkt dat bij de routeoptimalisatie de hinder in het zwaar belaste gebied (binnen de 58 dB(A) Lden contour) afneemt, in tegenstelling tot het verder van de luchthaven weg gelegen gebied (binnen de 48 dB(A) Lden contour). Het hinderbelevingsonderzoek en de BAS meldingen geven aan dat er kwalitatief nauwelijks verschil wordt opgemerkt. Vanuit technisch-operationeel oogpunt wordt geconcludeerd dat de nieuwe vliegroute vliegbaar is. Daarom is besloten om het gebruik van de geoptimaliseerde vertrekroute te continueren.

Actualisatie Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

In het actualisatietraject is de inzet van de BRS er op gericht om mogelijke nieuwe beperkingen vast te stellen op basis van nut en noodzaak. De voorgestelde maatregelen c.q. aanscherpingen in beperkingen dienen bewezen effectief te zijn en een integrale afweging te hebben van de belangen van de Schipholregio. Haarlemmermeer hecht eraan dat bij aanpassing van het beleid en regelgeving in het kader van de actualisatie van het LIB de versterking van de concurrentiepositie van de Metropoolregio het uitgangspunt moet zijn. Onze gemeenschappelijke opgave- en daarmee ook een rijksbelang - is de versterking van de economische motor Schiphol. Vanuit de regio is het uitgangspunt onderschreven, dat het LIB robuust en toekomstvast moet zijn. Dit betekent meer dan alleen een versterking van de mainport Schiphol en het bijbehorend netwerk van verbindingen. Ook de ruimtelijke, economische en infrastructurele opgaven in de regio moeten kunnen worden gerealiseerd.

In 2012 is door de Alders-partijen en de SMASH-partijen besloten de actualisatie van het LIB onder te brengen in het Programma SMASH (i.p.v. de Alderstafel waar het voorheen onderdeel van uitmaakte). Tevens is er een knip aangebracht in de onderwerpen, zijnde de onderwerpen die betrekking hebben op vliegveiligheid en die die betrekking hebben op beperkingen voor (woning)bouw vanwege geluid en externe veiligheid. De onderwerpen die betrekking hebben op de vliegveiligheid hebben in 2012 voorrang gekregen. Voor deze onderwerpen wordt gekoerst op een tussentijdse partiële aanpassing van het LIB die zo snel mogelijk zou moeten worden uitgebracht. Het betreft hier onder andere hoogtebeperkingen voor (woning)bouw, vogelwering, etc. De overige onderwerpen worden in een latere actualisatie van het LIB ondergebracht.

Eind 2012 is een start gemaakt met een inventarisatieronde bij gemeenten om de effecten van strengere beperkingen in beeld te brengen. Begin 2013 zal dit beeld compleet moeten zijn voor de gehele Schiphol-regio en zal in SMASH verband gesproken worden over de invoering ervan.

De eerste indruk is dat de effecten voor Haarlemmermeer groot kunnen zijn. Met name de strengere eisen voor de vogelwering werken door op uiteenlopende projecten. De inventarisatie van de effecten is eind 2012 gestart. De effectiviteit van deze maatregelen wordt onderzocht in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV).

1.2 Convenant omgevingskwaliteit

Stichting Leefomgeving Schiphol

De Stichting Leefomgeving Schiphol is in het leven geroepen om de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Schiphol te verbeteren. Concreet betekent dit dat de Stichting speciale projecten van gemeenten ondersteunt. Bij de ontwikkeling van de projecten zijn bewoners nauw betrokken. Deze projecten moeten de leefbaarheid van de omgeving vergroten. De Stichting beschikt in totaal voor de periode 2009-2012 over € 30 miljoen.

Hiervan is € 10 miljoen geormerkt voor schrijnende gevallen. Voor de gebiedsgerichte projecten kan €20 miljoen worden ingezet. Daarnaast worden 'individuele gedupeerden' die buiten de bestaande regelingen voor compensatie vallen geholpen met individuele oplossingen 'in natura'. De - op maat - oplossingen voor deze individueel gedupeerden worden daar waar nodig in nauw overleg met lokale besturen gezocht en uitgevoerd. In paragraaf 2.3 zal hier explicieter op worden ingegaan.

Om de kwaliteit van de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren kan er door de Stichting worden geïnvesteerd in voorzieningen die de omgevingskwaliteit verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn de herinrichting van een veiligheidszone tot groengebied of de aanleg van een speelplaats of park. De zogenaamde Vortex schade, fysieke schade aan gebouwen vanwege vliegverkeer, wordt hersteld volgens de bestaande regeling. De kosten worden door de Stichting betaald.

In het Convenant Omgevingskwaliteit zijn 5 projecten opgenomen die in de eerste tranche van de Stichting in aanmerking komen voor een financiële bijdrage. Het gaat om projecten in Amstelveen, Halfweg, Aalsmeer, Zwanenburg en Uithoorn.

Voor Hart van Zwanenburg heeft Haarlemmermeer in september 2011 een subsidieaanvraag ingediend bij de Stichting Leefomgeving Schiphol. Op 20 april 2012 heeft SLS € 8,2 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie van een dorpsplein in Hart van Zwanenburg met een nieuw dorps huis en sporthal.

In het Convenant Omgevingskwaliteit is ook opgenomen dat een evaluatie van de convenantafspraken en de uitvoering van de maatregelen en projecten door de Stichting uit de periode 2008-2012 zal worden uitgevoerd. Deze evaluatie is in februari 2012 verschenen en concludeert dat SLS een succes is geweest. Deze conclusie kan getrokken worden vanuit de mate waarin het werk van de Stichting heeft geleid tot het beoogde resultaat van de opstellers (Alderstafel) van het convenant omgevingskwaliteit. Tegelijkertijd zijn er ook 'voors en tegens' aan te dragen die een genuanceerder en meer kritisch beeld geven. De gebiedsgerichte projecten zijn een succes te noemen, maar het oplossen van de schrijnende gevallen is minder succesvol gebleken. Oorzaak daarvan is het administratieve/juridische traject voor deze situaties. Het bestuur van de Stichting heeft gekozen voor strikte toepassing van het bestemmingsreglement. Uit angst voor precedentwerking is er sprake geweest van een sterk juridische insteek.

Verder is de positie van de bewoners diffuus gebleken. Hun rol is aan het begin van het proces rond Stichting, bestemmingsreglement e.d. niet duidelijk gedefinieerd. Dit heeft tot spanning geleid door verschillende verwachtingen. In toekomstige situaties is het belangrijk afspraken te maken over de rol van bewoners en deze beter te betrekken.

Ook is de rol van de gemeente ten opzichte van SLS wat betreft verantwoordelijkheden en sturing/meedenken vanaf het begin onduidelijk geweest. In de toekomst zouden ook hier afspraken gemaakt moeten worden over de rolverdeling tussen gemeente en SLS en gewerkt worden aan wederzijdse communicatie en informatie uitwisseling om verwachtingen te managen.

De communicatie in het algemeen kan volgens de evaluatie ook beter. Terugblikkend op de afgelopen periode is geconstateerd dat de bekendheid van SLS onvoldoende is geweest.

Op dit moment wordt aan de Alderstafel gekeken of er een tweede tranche van SLS zal komen.

Infoplicht

De partijen aan de Alderstafel hebben in het Convenant Omgevingskwaliteit erkent dat een vroegtijdige en deugdelijke informatieverstrekking aan de omgeving in de Schipholregio over de geluidsbelasting van vliegtuigen noodzakelijk is, om de hinderbeleving te verminderen. Hiervoor is afgesproken om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om een informatieplicht in te voeren.

Reeds vorig jaar is bij BAS (www.bezoekbas.nl) de module Wonen bij Schiphol ontwikkeld. Haarlemmermeer heeft op de homepage van de gemeentelijke site een link naar deze pagina geplaatst. Ontwikkelaars met wie de gemeente werkt worden aangemoedigd deze info/link over te nemen op hun (project)site.

1.3 Convenant selectiviteit

Op basis van de visie op het netwerk van Schiphol en KLM en de visie van het Rijk hebben partijen in 2008 aan de Alderstafel gesproken over de functie van Schiphol en welk verkeer daarbij hoort. In de bespreking werd geconcludeerd dat de kernfunctie van Schiphol de afhandeling van hub- en mainportgebonden verkeer betreft. Er was overeenstemming over het belang voor de nationale en regionale economie van een ontwikkeling van een sterk Europees en intercontinentaal (ICA) netwerk voor de zakelijke markt.

In oktober 2008 is het convenant 'Behoud en versterking mainport functie en netwerkqualiteit Schiphol' ondertekend door Schiphol en I&M. De LVNL, Bewoners, BRS en KLM hebben dit convenant destijds niet ondertekend. Reden hiervoor was niet dat men er niet achterstond, maar dat er geen rol voor deze partijen bij de uitwerking zou zijn.

Doel van de afspraken rondom Selectiviteit is om een methode (stimuleringsmaatregel) te ontwikkelen die er voor moet gaan zorgen dat vluchten die van belang zijn voor de instandhouding van het samenhangend hub- en mainportgebonden verkeer (ICA-netwerk), dat relevant is voor het vestigingsklimaat van de regio, op Schiphol geacommodeerd kunnen blijven worden. Behoud en versterking van de mainportfunctie en de netwerkqualiteit staan hierbij voorop. Met andere woorden: het samenhangend netwerk van vluchten dat een groot aantal bestemmingen genereert en dat met name van belang is voor de zakelijke reiziger. Niet-mainportgebonden verkeer kan losgeknipt worden zonder dat er schade voor het netwerk ontstaat en dient op regionale luchthavens gefaciliteerd te worden. Dit betekent dat de infrastructuur op Lelystad en Eindhoven geschikt gemaakt moet worden voor deze functie en het maatschappelijk overleg moet leiden tot besluitvorming op dit gebied (is deels afgerond).

Het aanbod van een breed portfolio van ICA bestemmingen is onderscheidend voor onze mainport: het bieden van een snel en betrouwbaar transfer-netwerk is daartoe, alsmede voor de toekomst van de hub, cruciaal. De Nederlandse economie heeft voorts profijt van de aanwezigheid deze brede bestemmingenportfolio. Bij toenemende schaarste op Schiphol en daarop volgend selectief gebruik van de luchthaven wordt onderstaande prioriteitstelling als leidraad gehanteerd. In geval van schaarste past categorie 5 als eerste niet bij een selectief gebruik van Schiphol.

1. De hub-operatie (bestaande uit passagiers + vracht van het intercontinentale (ICA) en Europese hub-netwerk, incl. full-freighters op ICA bestemmingen)
2. Overige carriers zakelijke ICA bestemmingen

3. Overige carriers zakelijke EUR bestemmingen
4. Vracht
5. Leisure bestemmingen

Hoewel de discussie omtrent Vueling en Easy Jet uit 2011 anders doet vermoeden, gaat het binnen de selectiviteitsafspraken niet zozeer om het 'zakelijke aspect' van individuele vluchten, immers op een KLM vlucht kunnen net zo veel toeristen als zakenreizigers zitten als op een vlucht van Vueling. Het gaat hier om het in stand houden van het samenhangend systeem oftewel de bescherming van de hubfunctie op Schiphol. De vraag is dan: welke vluchten kun je 'ongestraft wegknippen' van Schiphol en verplaatsen zonder dat het hub-product geschaad wordt? In feite komt het erop neer dat je alleen echte stand-alone vluchten zoals vakantiecharters en andere echte leasevluchten (denk aan Transavia, Corendon) kunt weglaten zonder schade voor het netwerk.

Destijds is afgesproken per direct te starten met de selectieve toedeling voor nieuw verkeer en vanaf 485.000 vliegtuigbewegingen per jaar (95% van 510.000) te starten met de herverdeling van het bestaande verkeer. In 2012 is aan de Alderstafel besloten de uitvoering van de selectiviteitsafspraken in de tijd naar voren te halen. De inzet van de regionale luchthavencapaciteit zal gaan starten bij 465.000 vliegtuigbewegingen op Schiphol.

Rapport commissie Shared Vision

Nadat de publieke ruzie tussen KLM en Schiphol Group in 2012 hoog was opgelopen, heeft het rijk de Commissie Shared Vision opgericht, om onderzoek te doen naar de uitvoering van het selectiviteitsbeleid en de voortgang van het masterplan Schiphol. Op 17 december 2012 heeft de heer Alders als voorzitter van de Commissie Shared Vision, het *advies over uitvoering selectiviteitsbeleid Schiphol* aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de Minister van Financiën, en de Minister van Economische Zaken. Dit is het eerste deel van het onderzoek: in het tweede deel zal onderzoek gedaan worden naar de impasse bij het tot stand komen van het masterplan Schiphol. Dit advies verschijnt eind februari 2013.

De belangrijkste conclusie van de commissie is dat er aan de verhouding tussen Schiphol Group en KLM het nodige schort, waarvan het belangrijkste zonder twijfel het gebrek aan wederzijds vertrouwen in de top van beide bedrijven is. Herstel van vertrouwen en een vruchtbare samenwerking zijn onmisbare voorwaarden, wil er sprake zijn van een kansrijke positie in de internationale concurrentie, om het voor de Nederlandse economie zo belangrijke hub netwerk van verbindingen in stand te houden. De partijen hebben andere belangen, maar hebben uiteindelijk elkaar nodig in de wetenschap dat zij functioneren in een relatie van wederzijdse afhankelijkheid.

Als Haarlemmermeer hebben wij baat bij een succesvolle internationale luchthaven. De concurrentiekracht van de mainport Schiphol ten opzichte van grote luchthavens in omliggende landen wordt in belangrijke mate bepaald door de kwaliteit van het verbindingennetwerk, van de dienstverlening van de luchthaven en van de luchtverkeersleiding in combinatie met een concurrerend kostenniveau. AirFrance/KLM als onderdeel van Skyteam is in de meest directe zin de belangrijkste leverancier van netwerkqualiteit in Nederland en daarmee de feitelijke drager van de hub

1.4 Implementatie Continuous Descent Approach (CDA's)

In artikel 15 van het Alders advies, komen partijen overeen dat in de avond zogenaamde CDA's – glijvluchtnadering – worden uitgevoerd van 23.00 tot 20.30 uur, te beginnen in 2010 met een experiment in de periode 23.00-22.00 uur. Een glijvluchtnadering is een landingsprocedure waarbij door al op grote afstand en grote hoogte een vliegtuig op de landingsbaan uit te lijnen (waardoor deze bij wijze van spreken 'zweeft' richting de landingsbaan), de hoeveelheid geluidsoverlast en brandstofconsumptie beperkt wordt.

Gebleken is echter dat de luchtvaartsector grote moeilijkheden ervaart rond de implementatie van CDA's en dat daarom thans nog steeds geen sprake is van de glijvluchtnaderingen tussen 23.00-22.00 uur. Door alle betrokken partijen aan de Alderstafel is daarom gezocht naar een alternatief voor de CDA's. Voorwaarde is dat het alternatief dezelfde mate van hinderbeperking moet realiseren als de CDA's.

Aan de Alderstafel van november is daarom door alle delegaties ingestemd met een alternatief 'mandje' met maatregelen:

1. CDA's vanaf 22.30 uur;
2. De ontwikkeling van CDA's in de schouders van de pieken overdag;
3. Een reductie van 3000 nachtvluchten;
4. Een versnelde uitvoering van het convenant selectiviteit;
5. Eventueel een tweede tranche van het leefbaarheidfonds;
6. Verhoging van de ILS nadering (dit is het punt waarop vliegtuigen 'ritsen' richting de baan voor landing);
7. Mogelijkheid voor de sector om ervaring op te doen met het vliegen van CDA's.

Mocht ervaring op doen leiden tot een substantieel hoger volume of een uitbreiding van de tijdstippen waarop CDA wordt gevlogen, dan het onder 1 afgesproken pakket, dan zal de daarmee gepaard gaande reductie van hinder in mindering worden gebracht op de omvang van de hierboven overeengekomen compenserende maatregelen.

2. OMGEVING SCHIPHOL

2.1 Grondgeluid Hoofddorp-Noord

In artikel 8.1 van het Alders advies is afgesproken dat Schiphol maatregelen treft om het grondgeluid in Hoofddorp-Noord met ten minste 10 dB terug te dringen. Hiertoe heeft Schiphol in medio 2011 geluidswerende voorzieningen ten zuidwesten van de Polderbaan aangelegd, met als doel een reductie van grondgeluid van ten minste 7 dB. TNO heeft daarna geluidmetingen uitgevoerd en deze ondersteunen de theorie dat met de aanleg van deze ribbels een behoorlijke geluidreductie kan worden gerealiseerd. Een second opinion van de universiteit van Gent heeft dit bevestigd en is zelfs nog iets positiever van oordeel.

In juni 2012 zijn de werkzaamheden van start gegaan in Buitenschot. Stichting Mainport en Groen en Schiphol realiseren daar een landschapsonwerp dat Recreatie en Kunst combineert met geluidwerende ribbels. De verwachting is dat de werkzaamheden aan Buitenschot kunnen worden afgerond rond de zomer van 2013. Aanplanten van bomen zal in het najaar, het plantseizoen, plaatsvinden. Afhankelijk van de geluidmetingen die worden uitgevoerd na de realisatie van plan Buitenschot, zal Schiphol in samenwerking met de gemeente en de Bewonersvereniging Hoofddorp Noord (BVHN) bezien of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om een geluidreductie van 10 dB te realiseren.



Figuur 5: Plankaart Buitenschot

2.2 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol

In september 2011 heeft Staatssecretaris Atsma dhr. Alders en dhr. Verheijen (resp. voorzitter van de Alderstafel en waarnemend voorzitter van de CROS,) gevraagd om, voorafgaand aan een nieuwe benoeming van een voorzitter voor de CROS, zorgvuldig te bezien in welke vorm CROS en de Alderstafel Schiphol in de toekomst op een effectieve en efficiënte wijze kunnen bijdragen aan de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving.

In februari 2012 hebben dhr. Alders en dhr. Verheijen de Staatssecretaris voorgesteld te komen tot de inrichting van één huis, met twee kamers: de Omgevingsraad Schiphol. Bestaande uit een *Ontmoetingsplaats* en een *Onderhandelingsplaats*. De ontmoetingsplaats zal voornamelijk kennis en informatie uitwisselen. De onderhandelingsplaats kent ook een inhoudelijke agenda en is adviserend aan de staatssecretaris van I&M.

Momenteel werkt dhr. Alders aan de specifieke inrichting van de twee kamers. Bij de vorming van de Omgevingsraad zal ook de (wijze van) vertegenwoordiging van de huidige delegaties nader beschouwd worden. Ook over de bewonersvertegenwoordiging en de wijze waarop deze straks georganiseerd gaat worden zal dhr. Alders nader ingaan in zijn advies, waarbij wordt voorgesteld dat de bewonersvertegenwoordiger door de bewoners zelf zal worden voorgedragen. Een besluit over de oprichting en concrete invulling van de Omgevingsraad is medio 2013 te verwachten. In afwachting van de oprichting van de Omgevingsraad heeft het college dhr. Van Ojik nogmaals benoemd tot CROS bewonersvertegenwoordiger centrum (Haarlemmermeer).

2.3 Schaderegelingen

Hoewel de gemeente zelf niet beschikt over een regeling of de financiële middelen om mensen die hinder door Schiphol ervaren direct te kunnen helpen, kunnen we wel onze positie aanwenden om invloed en druk uit te oefenen op die instanties die vanuit verschillende invalshoeken regelingen aanbieden. Voor Schiphol alleen zijn dat naast de luchthaven zelf, Rijkswaterstaat, het Schadeschap Schiphol, Progis en de Stichting Leefomgeving Schiphol.

Rijkswaterstaat

In 2004 heeft de gemeenteraad het zogenaamde 'Paraplubesluit Luchthavenindeling' vastgesteld. Dit besluit is bedoeld om de gemeentelijke bestemmingsplannen in overeenstemming te brengen met het luchthavenindelingsbesluit (LIB) van 2003. In dit paraplubesluit is aangegeven, welke woningen in de zogenaamde 'sloopzone veiligheid' en de 'sloopzone geluid' liggen. De eigenaren van deze woningen kunnen de gemeente verzoeken de woning aan te kopen. De gemeente geeft daarvan kennis aan Rijkswaterstaat en verzoekt hen, conform de door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde taxatiecommissie, de betreffende woning te taxeren. Voordat er een akkoord wordt bereikt tussen de bewoner en de taxatiecommissie moet door de gemeente een bodemonderzoek worden uitgevoerd. De uitkomsten daarvan worden meegenomen in het eindrapport van de taxatiecommissie. Dit eindrapport, waarover dus overeenstemming tussen bewoner en taxatie commissie moet bestaan wordt ter goedkeuring naar Rijkswaterstaat gezonden. Indien Rijkswaterstaat akkoord gaat met het eindrapport kan de koop worden afgewikkeld via een door de gemeente aan te wijzen notaris.

Op basis van het LIB zouden naar opgave van Rijkswaterstaat (per november 2012) nog 8 woningen in de Haarlemmermeer kunnen worden aangekocht. In 6 gevallen van de 8 gaat het om de combinatie wonen/werken en in 2 van de 8 om een agrarisch bedrijf. Daar waar het de combinatie wonen/werken betreft kan enkel worden bijgedragen in de onteigeningswaarde van de woning, er is wettelijk geen mogelijkheid om bedrijven te onteigenen.

Schadeschap Schiphol

Als schade wordt geleden door de instelling van geluids- en veiligheidszones rond de luchthaven Schiphol en/of door de aanleg van nieuwe start- en landingsbanen geeft dat mogelijk recht op een schadevergoeding. Er wordt onderscheid gemaakt tussen planschadevergoeding en nadeelcompensatie.

Onder planschade wordt de schade verstaan die een gevolg is van veranderingen in gemeentelijke bestemmingsplannen of andere vergelijkbare maatregelen. Het kan daarbij gaan om geluidshinder van de woning waardoor de waarde van de woning zal dalen. Bij nadeelcompensatie is er sprake van onevenredige schade die wordt geleden als gevolg van rechtmatig overheidsoptreden en die redelijkerwijs niet geheel ten laste van de gedupeerde kan worden gebracht. Bijvoorbeeld wanneer een bedrijf als gevolg van een wegafsluiting minder goed voor haar klanten bereikbaar is.

Het Dagelijks Bestuur van het Schadeschap heeft naar aanleiding van signalen van diverse belanghebbenden in 2011 een onderzoek laten uitvoeren naar het functioneren van het Schadeschap. Naar aanleiding van dit onderzoeksrapport zijn diverse verbetervoorstellen opgesteld. Deze verbetervoorstellen zijn voortvarend opgepakt door de per 1 januari 2012 benoemde secretaris en hierdoor is inmiddels een grotere efficiency bereikt waardoor zaken sneller worden afgehandeld.

Progis

Het Project Geluidsisolatie Schiphol (Progis) is een projectorganisatie van Rijkswaterstaat die woningen, zorgcentra en scholen isoleert tegen vliegtuiggeluid. Dit geldt alleen voor gebouwen die isoleerbaar zijn. Woonboten en panden met constructieve gebreken komen niet in aanmerking. Progis richt zich op woningen die vallen binnen de zogenaamde 40 Ke- of de 26 LAeq-geluidszone. Dit zijn woningen die een relatief hoge geluidsbelasting hebben, omdat ze dicht bij Schiphol liggen.

Progis voerde sinds eind 2006 het derde geluidsisolatieproject uit. De laatste 2 woningen zijn begin 2012 gereed gekomen en daarmee is ook dit 3^e project afgerond.

Stichting Leefomgeving Schiphol

De provincie Noord-Holland heeft samen met Schiphol Group in 2009 de 'Stichting Leefomgeving Schiphol' opgericht. Het initiatief vloeit voort uit het Convenant Omgevingskwaliteit. Reeds in het vorige hoofdstuk is de Stichting Leefomgeving behandeld. In deze paragraaf zal ingegaan worden op de aanvragen van individueel gedupeerden.

De individueel gedupeerden moeten voldoen aan zes toetsingscriteria op grond van het bestemmingsreglement van de Stichting Leefomgeving Schiphol. Particulieren en bedrijven in de Schipholregio die voldoen aan de beoordelingscriteria konden tot 1 oktober 2011 een aanvraag indienen bij de stichting. De reeds bekende gedupeerden neemt de Stichting met voorrang in behandeling. Er zijn vanuit Haarlemmermeer 27 aanvragen binnengekomen, waarvan er 2 niet in behandeling zijn genomen. 13 Aanvragen werden

afgewezen, waarvan 8 onherroepelijk, 11 aanvragen zijn toegewezen en 1 aanvraag is nog in behandeling. (Peildatum december 2012).

De Burgemeester van Haarlemmermeer is lid van de Raad van Toezicht van de Stichting. Vanuit de rol van de RvT om toezicht te houden op de algemene gang van zaken binnen de Stichting, wordt de urgentie van voortgang en oplossing bieden benadrukt.

2.4 Veiligheid

Externe veiligheid speelt zich af op het grensvlak van luchthavengebruik en ruimtelijke ordening. Het vigerende externe veiligheidsbeleid, zowel wat betreft het individueel risico als het groepsrisico is in de besluitvorming over de ontwikkeling van de luchthaven in het afgelopen decennium een terugkerend thema geweest.

Op het gebied van fysieke veiligheid wordt veel aandacht besteed aan de voorbereiding op crisisbeheersing op Schiphol. De samenwerking en afstemming tussen de gemeente, hulpverleningsdiensten en Schiphol in de voorbereiding op crises is geborgd in het statuut crisisbestrijdingsplan Schiphol welke in 2012 een – wettelijk verplichte – update heeft gekregen.

De actualisatie had betrekking op drie onderwerpen:

- de regionale crisisstructuur;
- het Risicomanagementmodel Schiphol van de NCTV (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid) is geïmplementeerd
- er is een nieuwe alarmeringsstructuur voor luchtvaartongevallen ontwikkeld.

In 2013 zal het Crisisbestrijdingsplan opnieuw geactualiseerd worden.

Bij de crisisbeheersing wordt ook extra aandacht besteedt aan de tunnelveiligheid. In 2014 treedt de wet Tunnelveiligheid in werking. In voorbereiding op deze wet worden de tunnels op en rond Schiphol aangepast aan de nieuwe wetgeving.

Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV)

De voormalig staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, Schiphol Group N.V., Vereniging Natuurmonumenten, mede namens Staatsbosbeheer en Landschap Noord-Holland, Vogelbescherming Nederland, Land- en Tuinbouworganisatie LTO en het College van B&W van Haarlemmermeer hebben in april 2012 een convenant ondertekend. Het doel van het convenant is het risico op botsingen tussen vogels en vliegtuigen te reduceren en daardoor de vliegveiligheid te verbeteren.

In het convenant hebben partijen zich vastgelegd hoe zij zich zullen verplichten deze doelstelling te realiseren. Er worden vier onderling samenhangende sporen gevolgd:

- Aanpassen van de operatie als er risicovolle (groepen) vogels worden gesignaleerd door toepassing van vogeldetectieapparatuur;
- Het voorkomen van nieuwe vogel aantrekkende bestemmingen. Onderzoek naar ruimtelijke ingrepen met risico reducerend effect maakt hier onderdeel van uit;
- Populatiebeheer van met name zogenoemde ‘risicovolle’ vogels, primair de overzomerende ganzen;

- Beperken foerageren van ganzen in de directe nabijheid van start- en landingsbanen.

Na de ondertekening van het convenant is de uitwerking van het viersporenbeleid ter hand genomen. Naast het reguliere populatiebeheer (jacht op ganzen in de 10-kilometerzone rondom Schiphol) heeft in juni en juli 2012 een grootschalige vangactie plaatsgehad. In totaal zijn daarbij ca. 5000 ganzen gevangen en omgebracht.

Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 met 75% van de Haarlemmermeerse agrariërs afspraken kunnen maken over het versneld onderwerken van oogstresten. Het risico op zogenaamde vogelaanvaringen is het grootst tijdens de oogstperiode wanneer ganzen op het akkerland achtergebleven graanresten afkomen.

Luchthaven Schiphol is na de ondertekening van het convenant gestart met de aanbesteding van een vogeldetectiesysteem. Eind 2012 is een proefopstelling geplaatst langs de Polderbaan. Het jaar 2013 wordt gebruikt als pilotjaar, waarin zoveel mogelijk data wordt verzameld en wordt bepaald of het systeem voldoet.

Voor de gemeente staat het kritisch zijn op een vogel aantrekkende inrichting van het openbaar gebied versus een integrale uitwerking en afweging hiervan centraal. In het convenant is vastgelegd dat nader onderzoek zal plaatsvinden naar welke ruimtelijke maatregelen kansrijk zijn om verder uit te werken. Eind 2012 is dit onderzoek afgerond. Op basis van dit onderzoek is afgesproken dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen getoetst moeten worden middels een vogeltoets. Een degelijke vogeltoets zal in de komende maanden verder worden uitgewerkt.

Vervolgens zullen de gevolgen van deze NRV-besluitvorming inzichtelijk gemaakt worden in de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Hier zal een nadere uitwerking van de effecten van en besluitvorming over de voorgestelde maatregelen plaatsvinden.

2.5 Overige (Schiphol)zaken

Bodemverontreiniging Schiphol Oost

Op 12 juli 2008 is in een hangar op het Anthony Fokkerpark - die gebruikt wordt door de KLM - spontaan een sprinklerinstallatie in werking getreden. Door middel van de aanwezige automatische pompompen is een brandbestrijdingsproduct via het riool terecht gekomen in de afvalwaterzuiveringsinstallatie van Evides.

De afvalwaterzuiveringsinstallatie was niet berekend op deze lozing van grote omvang en daardoor is de geloosde stof gaan schuimen en buiten de installatie terecht gekomen.

Het gehele perceel en het terrein tot aan de Fokkerweg is bedekt geweest met een schuimlaag. Het schuim heeft een gedeelte van het slib uit de installatie meegevoerd. De combinatie van schuim en slib heeft geleid tot bodemverontreiniging.

Omdat landingsbanen onder water dreigden te lopen en/of het watersysteem van Schiphol verontreinigd dreigde te raken zijn de sloten door het Hoogheemraadschap van Rijnland ingedamd en is het verontreinigde water opgeslagen in bassins.

Het Hoogheemraadschap heeft de sloten niet op alle plaatsen adequaat afgedamd, waardoor het vervuilde water zich verder heeft verspreid. Daarnaast hebben de bassins, waarin het vervuilde water was overgepompt,

gelekt waardoor ook daar verontreiniging veroorzaakt is. Hoogheemraadschap is hiervoor door de Provincie verantwoordelijk gesteld en verzocht om een Plan van Aanpak op te stellen. Hoogheemraadschap voelt zich echter niet verantwoordelijk en heeft geen gevolg gegeven aan dit verzoek. Hoogheemraadschap is van mening dat de KLM hiervoor verantwoordelijk is.

Over de vervuiling op het terrein van Evides vinden gesprekken plaats tussen provincie, Evides en gemeenten. De discussie wordt ernstig bemoeilijkt doordat er is sprake van een historische verontreiniging ontstaan tijdens een eerdere calamiteit. Geschat wordt dat een half miljoen m³ grond is verontreinigd. Om een verdere verspreiding van de verontreiniging te voorkomen dient een sanering voor het hele terrein plaats te vinden. Ondertussen is er een bentoniet scherm geplaatst om verdere vervuiling te voorkomen (beheersmaatregel). Vanwege het ontbreken van kennis over PFOS is het moeilijk een saneringsdoel vast te stellen. Gemeente en provincie willen verder sanerings(on)mogelijkheden door Evides laten onderzoeken en zo nodig verdere beheersmaatregelen afdwingen. Evides wordt door gemeente en provincie verantwoordelijk gehouden voor deze verontreiniging. Evides wijst op haar beurt naar Schiphol voor het ontstaan van de eerdere calamiteit.

Momenteel vindt door de provincie een marktconsultatie plaats bij aannemers en adviesbureaus over de mogelijke saneringsaanpak

3. RUIMTELIJKE EN ECONOMISCHE ASPECTEN SCHIPHOL

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol

In maart 2012 is het nieuwe bestemmingsplan voor Schiphol definitief in werking getreden. Voor heel het gebied van Schiphol geldt nu één bestemmingsplan. In navolging van Schiphol zijn ook de procedures gestart die moeten leiden tot de vaststelling van nieuw bestemmingsplannen voor de volgende gebieden binnen de directe invloedssfeer van de luchthaven: Schiphol Rijk, Oude Meer Fokker, Oude Meer Groenenberg en Rozenburg Corneliahoeve. Deze procedures zijn erop gericht om in het tweede kwartaal van 2013 klaar te zijn.

Evenals in 2011 hebben ook in 2012 relatief weinig ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden op de luchthaven. Wel is het nieuwe Justitieel Centrum Schiphol geheel volgens planning eind september door het bouwconsortium opgeleverd. De maanden oktober en november zijn gebruikt voor het gebruiksklaar maken van de inrichting, waarna in de eerste helft van december de gedetineerden en asielzoekers zijn overgebracht vanuit Hht oude complex 'Ten Pol' op Schiphol Oost naar dit nieuwe centrum op Noordwest. Begin oktober heeft een vertegenwoordiging uit de Raad en werkbezoek gebracht aan het nieuwe centrum. Ten Pol zal vanaf februari worden afgebroken, waarna eind mei de grond weer zal worden opgeleverd aan Schiphol Real Estate. Op of nabij deze locatie zal wel het herdenkingsmonument voor de slachtoffers van de Schipholbrand worden gehandhaafd.

De nieuwbouw van de Koninklijke Marechaussee heeft wel enige vertraging opgelopen. Dit gebouw zal fasegewijs in 2013 in gebruik genomen gaan worden. Daarbij zullen alle op diverse locaties op de luchthaven gevestigde diensten bij elkaar worden gebracht in dit nieuwe complex.

Met de bouw van het nieuwe Hilton Meeting & Media Centre is inmiddels een aanvang gemaakt.

In 2012 zijn de voorbereidingen aangevangen van een grootscheepse ombouw die zal gaan plaatsvinden op de pieren als gevolg van de invoering van het Schengen akkoord. De inrichting zal zodanig worden aangepast dat de verschillende passagier stromen (Schengen en niet Schengen) gescheiden kunnen worden afgewikkeld.

Op 20 maart 2012 is het parkeerbeleid 'passagiersparkeren Schiphol' vastgesteld. In het parkeerbeleid wordt duidelijkheid gegeven aan (toekomstige) aanbieders van passagiersparkeren voor de luchthaven.

Uitgangspunten hierbij zijn het tegengaan van verrommeling van het buitengebied en extra verkeersbewegingen van en naar de luchthaven en het voorzien door luchthaven Schiphol in voldoende parkeergelegenheid voor medewerkers en bezoekers op eigen terrein. Op grond van deze uitgangspunten is besloten de vestiging van Schipholparkeervoorzieningen niet toe te staan in woongebieden, nabij scholen en langs erftoegangswegen en in het agrarisch gebied, waar op basis van de Provinciale Verordening een verstedelijkingsverbod geldt. Er zullen geen verdere mogelijkheden gerealiseerd worden voor aanbieders van Schipholparkeren dan opgenomen in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan Schiphol. De beleidsregel Schipholparkeren zal worden geëvalueerd.

Tenslotte blijft het Rijk vasthouden aan de langdurige grondreservering voor de aanleg van een parallelle Kaagbaan. Haarlemmermeer blijft van mening dat de groei gerealiseerd dient te worden binnen het huidige banenstelsel en dat de huidige reservering een onacceptabele druk legt op de ontwikkeling van het dorp Rijsenhout en het gebied eromheen.

3.2 Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio

Het Bestuursforum Schiphol (BFS) – het bestuurlijke samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, in samenwerking met Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company (SADC) – ontwikkelt ruimtelijk economisch beleid gericht op het benutten van de economische potentie die voortvloeit uit de aanwezigheid van de nationale luchthaven in de regio.

Het BFS legt zijn visie op de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Schipholregio vast in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS). De REVS is door de gemeenteraad vastgesteld in juni 2009. De strategie voor de uitvoering van de REVS is geconcretiseerd in de Ontwikkelingsstrategie REVS die in maart 2012 is verschenen.

De ontwikkelingsstrategie heeft als doel het vastleggen van afspraken, uitgangspunten en randvoorwaarden voor het realiseren van een – (internationaal) vraaggestuurd, en op regionale ambities aangesloten – samenhangend programma van concurrerende werklocaties ten behoeve van internationaal georiënteerde activiteiten op de korte en middellange termijn, gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam op de lange termijn.

Binnen de REVS is uitgegaan van vraaggestuurde ontwikkelingen. Het aanbod moet matchen op de behoeftes vanuit de markt. Dit is zowel kwantitatief als kwalitatief benaderd. Wat betreft de kwantitatieve lijn is nauw samengewerkt met het Platform voor Bedrijven en Kantoren (Plabeka). De Uitvoeringsstrategie Plabeka bepaalt deze koers. De Ontwikkelingsstrategie REVS focust op de benodigde kwaliteiten. Ook is de Ontwikkelingsstrategie REVS gebruikt voor de verdere uitwerking van de Kantoren- en Bedrijvenstrategie Haarlemmermeer.

In 2013 wordt de REVS methodiek ingezet ten behoeve van het project *kleuring bedrijventerreinen Haarlemmermeer*. Verder wordt er onderzoek gedaan naar het opheffen van het BFS in 2013: volgens de partijen is er een gebrek aan agendapunten en mist de toegevoegde waarde. Aangezien de partijen elkaar in andere gremia blijven ontmoeten, gaat dit niet ten koste van afstemming en samenwerking.

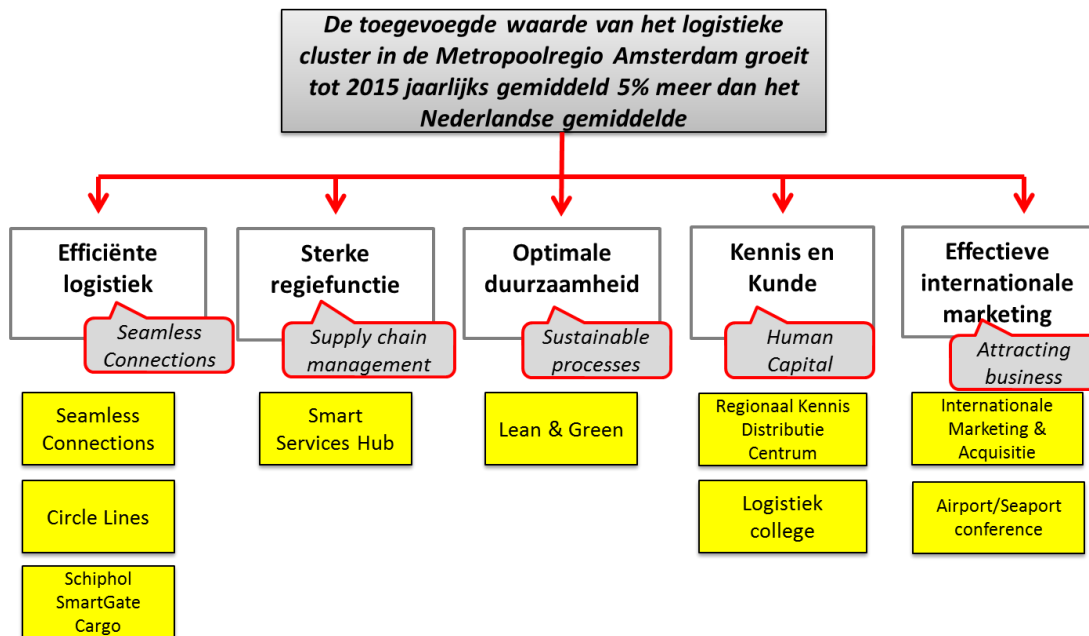
3.3 Amsterdam Economic Board

De Metropoolregio Amsterdam maakt werk van een sterke internationale positie van de regionale economie. Daarom is voor dit gebied de Amsterdam Economic Board opgericht. Hierin hebben overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen de krachten gebundeld en een gezamenlijke koers tot 2020 uitgezet. De ambitie van de Board is om de regio in de Europese top 5 van vestigingsregio's te krijgen én te houden.

De inzet richt zich op het verder ontwikkelen van zeven speerpuntclusters ten behoeve van het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Het cluster Logistiek is een van deze zeven clusters. In opdracht van de Board is door de ingestelde kerngroepen per cluster een ontwikkelingsstrategie geformuleerd. Daarnaast is een gezamenlijke, regiobrede Kennis- en Innovatie Agenda opgesteld. Voor elk van de clusters zijn hierin strategische projecten opgenomen.

Smart Logistics Amsterdam

Haarlemmermeer is nauw betrokken bij de cluster logistiek van de Board. De cluster logistiek bestaat uit een kerngroep en een clustertafel. De kerngroep staat onder voorzitterschap van de president- directeur van Schiphol. De clustertafel is de Amsterdam Logistics Board en staat onder voorzitterschap van de wethouder Economie, Schiphol en Cultuur van de gemeente Haarlemmermeer. Ambtelijk wordt de cluster logistiek ondersteund door de Kamer van Koophandel en de gemeente Haarlemmermeer.



Figuur 6: Programma Smart Logistics Amsterdam

De strategie voor het logistiek cluster, 'De kracht van het verbinden', is in juni 2011 vastgesteld. In 2012 is het programma 'Smart Logistics Amsterdam 2012 – 2015' vastgesteld door de Kerngroep, bekrachtigd door de Amsterdam Logistics Board en aangeboden aan de Amsterdam Economic Board. Dit programma is een uitwerking van de strategie. Met dit programma wordt een sterke impuls gegeven aan de kwaliteit van de logistieke dienstverlening en kan de Metropoolregio Amsterdam zich nog sterker op de kaart zetten als internationale logistieke hub.

Voor de Metropoolregio Amsterdam geldt dat op logistiek gebied de thema's 'interne en externe bereikbaarheid', 'arbeidsmarkt' en 'kennisniveau' extra aandacht behoeven. Verder is het belangrijk om te blijven inzetten op meer kwaliteit en efficiency van de dienstverlening. Digitalisering van de informatiestromen over de supply chain is hiervoor een essentiële trend. Innovatie is noodzakelijk om de koploperspositie veilig te stellen. Verder is het belangrijk om de samenhang met andere economische clusters goed te organiseren. De oprichting van de Amsterdam Economic Board sluit dus naadloos aan bij deze behoefte van het cluster Logistiek.

De ambitie van het programma Smart Logistics Amsterdam is om in de Metropoolregio Amsterdam de kwaliteit van de logistieke dienstverlening te vergroten en daarmee een bijdrage te leveren aan de positie van Nederland als internationale logistieke hub. Het programma bestaat uit vijf programmalijnen en negen projecten, die allen bijdragen aan deze ambitie.

Elk project heeft een eigen projectleider, die verantwoordelijk is voor de organisatie, financiering en uitvoering. Hieronder worden de negen projecten kort omschreven.

Project	Doelstelling	Omschrijving
Seamless Connections	significante verhoging van de efficiëntie van aan-, door- en afvoer.	Seamless Connections is het eerste speerpuntproject van het cluster logistiek binnen de Amsterdam Economic Board. Het project sluit aan bij de nationale initiatieven van het Topteam Logistiek (respectievelijk het Strategisch Platform Logistiek): 'NLIP' en 'douane'. Vanuit de markt (Schiphol, Haven, Flora Holland, logistieke dienstverleners) worden letterlijk en figuurlijk de hekken/obstakels in de logistieke keten weggehaald, zowel business-to-government als business-to-business.
Circle Lines	synchromodaal vervoer: inzet van alle vervoersmodaliteiten in één systeem	Circle Lines is een verzameling van samenwerkingsverbanden van bedrijven, die samen dagelijkse (synchromodale) vervoersdiensten organiseren tussen de zeehavens, de luchthavendistributiecentra en de bedrijfsterreinen in hun achterland.
Smart Gate Cargo	Het inrichten van een integraal controleproces waarbij goederen die via Schiphol de buitengrens van de EU overschrijden veiliger, sneller en efficiënter worden gecontroleerd.	Met Schiphol SmartGate Cargo wordt beoogd de verstoring van de luchtvrachtketen zo veel mogelijk te beperken. Er wordt geïnvesteerd in een innovatieve, veilige en ongestoorde luchtvrachtketen die voldoet aan overheidsrichtlijnen op het gebied van security en douane
Smart Services Hub	optimale integratie van zakelijke dienstverlening	De Metropoolregio Amsterdam heeft in potentie een krachtige propositie: de Smart Services Hub. Daarmee wordt het samenhangende pakket van zakelijke dienstverlening bedoeld. Voor het ontwikkelen van regiefuncties in de supply chain zullen de verschillende vormen van zakelijke dienstverlening (ICT, logistiek, financiering) nog beter op elkaar moeten worden afgestemd en nieuwe activiteiten toegevoegd.
Lean & Green	structurele inbedding van duurzame oplossingen binnen bedrijven	Op landelijk niveau wordt het programma Lean & Green uitgevoerd. Hiermee laten bedrijven zien dat zij zich actief inspannen om logistieke processen duurzamer te maken (reductie van 20% CO ₂ -uitstoot in 4 jaar).
Regionaal Kennis en	vergroten beschikbaarheid van	De ambitie is om in zes regio's in Nederland onder

Distributiecentrum	toegepaste kennis en goed opgeleide werknemers voor ondernemers.	aanvoering van HBO-instellingen door middel van praktijkgericht onderzoek tot een optimale kennisuitwisseling te komen. Ondernemers moeten gemakkelijker en goedkoper kunnen profiteren van de praktische kennis die bij hogescholen wordt ontwikkeld.
Logistiek College Metropoolregio	optimale afstemming van vraag en aanbod op de logistieke arbeidsmarkt.	Het huidige aanbod van opleidingen in de logistiek is versnipperd, sluit te weinig aan bij de specifieke behoefte van het bedrijfsleven in deze regio en is niet populair onder jongeren. Het is noodzakelijk om hier structuur in aan te brengen en de invloed van de bedrijven te optimaliseren. In een nieuw concept zullen de relevante partijen in de Metropoolregio initiatieven ontplooiën om de arbeidsmarkt te blijven voorzien van voldoende gekwalificeerde werknemers en het werken in deze sector aantrekkelijk te maken voor jongeren.
Internationale Marketing en Acquisitie	sterke propositie van de regio in de internationale marketing van de logistiek.	Centrale activiteit binnen dit project is het organiseren van marktkennis en marktbetrokkenheid bij de ontwikkeling van de propositie van de Metropoolregio Amsterdam als Smart Logistics Hub.
Airport/Seaport Congres	betere internationale samenwerking tussen lucht-/zeehavenregio's.	De logistieke infrastructuur in Nederland en die in de Metropoolregio Amsterdam in het bijzonder dient zich sterker te profileren in het buitenland, met name bij de BRIC-landen.

3.4 Amsterdam Connecting Trade (ACT)

In de herijking van ACT in 2010 is gesteld dat ACT bijdraagt aan de logistieke concurrentiekracht van de regio middels het stimuleren van de samenwerking tussen partijen. ACT zet daarbij in op het verbinden van de regio en de terreinen. ACT opereert daarmee steeds meer terrein overstijgend en krijgt een meer regionaal belang. ACT voert steeds meer economische projectontwikkeling t.b.v. de gebiedsontwikkeling op de terreinen. Mede door het programma Seamless Connections worden de 'fysieke terminals' (HST Cargo, railterminal Haven, Truck parkeren, Haven van Amsterdam) met elkaar verbonden.

ACT vormt het middelpunt van de corridor tussen Greenport Aalsmeer, Schiphol en Haven van Amsterdam, de fysieke en virtuele Logistieke Westas van de Metropoolregio. Met de Zuidas als toplocatie voor (inter) nationale ondernemingen is ACT een belangrijke pijler onder de economie van de Metropoolregio Amsterdam in de toekomst. Mede door het realiseren van de verlengde Westrandweg (A5 wordt de fysieke relatie tussen Airport en Seaport sterker. De ontwikkelingen rondom de N201+ en de OLV/OLV Greenport dragen ook bij aan de versterking van de relatie tussen de Greenport en Airport/Seaport.

3.5 Amsterdam Airport Area (AAA)

De vereniging AAA werkt namens en met markt en overheid aan versterking van de concurrentiekracht van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) door internationale marketing, promotie en acquisitie. AAA richt zich specifiek op kansrijke luchthaven- en logistiek gerelateerde clusters.

Regionale samenwerking en internationale promotie van de MRA als vestigingslocatie werpt haar vruchten af. Ondanks de teruglopende economie is AAA, samen met haar regiopartners, in staat gebleken een jaarlijks stabiel aantal nieuwe bedrijven te blijven aantrekken. In lijn met het beleid op nationaal en regionaal niveau hanteert AAA de clusterstrategie als leidend principe voor het stimuleren van nieuwe bedrijvigheid in de MRA.

In het afgelopen jaar is in opdracht van het programma Smart Logistics Amsterdam een logistieke regiopropositie opgesteld. Aan het opstellen van deze propositie hebben vele partijen in de regio een bijdrage geleverd. Het moet ertoe leiden dat, met name in het buitenland, op basis van dezelfde kernboodschap en cijfers wordt gesproken. Een van de opbrengsten van dit traject is een "diabak", waar alle partijen uit kunnen putten.

3.6 Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka)

Op 12 oktober 2012 zijn de bestuurders van de Metropoolregio Amsterdam weer bijeen gekomen om verdere afspraken te maken hoe de samenwerking kan worden versterkt bij het gezonder maken van de balans in vraag en aanbod van werklocaties. De gezamenlijke ambitie uit de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040, het in balans krijgen van vraag en aanbod van werklocaties in de Metropoolregio, zowel kwantitatief als kwalitatief, is opnieuw benoemd en gedeeld. Afgesproken is om blijvend in te zetten op het terugbrengen en faseren van de planvoorraad en op de aanpak van leegstand door transformatie. In dat kader wil de regio bij het Rijk onder andere pleiten voor wetswijzigingen met betrekking tot bestemmingsplannen en planschade. Een andere afspraak is het beter profileren en in de etalage zetten van bestaande kansrijke werklocaties. Hiertoe wordt de

samenwerking binnen de deelregio's en op MRA niveau versterkt. Per deelregio zijn op bestuurlijk niveau trekkers benoemd.

Verder wordt volgend jaar gestart met een kennisplatform, in samenwerking met kennisinstellingen en marktpartijen. Doel hiervan is om in de regio meer kennis op te bouwen over vraag en aanbod naar werklocaties en grondprijsystematiek.

3.7 Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer

In juli 2012 is de Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer vastgesteld in de gemeenteraad. In deze strategie staat beschreven hoe we de komende jaren gaan werken aan een economische balans tussen de marktvrage en het aanbod. Per werklocatie is in kaart gebracht wat de kansen zijn.

De strategie is een lokale doorvertaling van de afspraken die in juni 2011 op regionaal niveau in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) zijn gemaakt. Het gaat daarbij om de programmering van nieuwbouwplannen, de herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, en de transformatie en herontwikkeling van leegstaande kantoorpanden.

3.8 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

In 2011 is het Rijk gestart met het opstellen van de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH). Programma en structuurvisie SMASH zijn erop gericht mainport en metropoolregio te versterken en helderheid te bieden wat betreft de mogelijkheden voor de verdere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkeling. SMASH draagt met een visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia.

In 2012 is besloten dat het woord 'structuurvisie', de eerste 'S' de 'SMASH', leidt tot verkeerde verwachtingen en dat het interfereert met discussies die lopen aan de Alderstafel. SMASH wil nadenken over de periode na Alders (d.w.z. de periode na 2020). Dat gaat in de vorm van een verkenning en dus is het woord 'Structuurvisie' hierin te zwaar beladen.

Haarlemmermeer is goed vertegenwoordigd in SMASH. Onder leiding van Haarlemmermeer wordt, in nauwe samenwerking met Provincie Noord Holland, Gemeente Amsterdam, Stadsregio Amsterdam, KLM en Schiphol Group, de regionale lijn uitgezet die input geeft aan het rijkstraject.

In 2012 is de eerste aanzet gemaakt voor de Uitvoeringsagenda SMASH. Met deze Uitvoeringsagenda beoogt het Rijk concreet handen en voeten te geven aan de afspraken / besluiten die voort zullen komen uit het SMASH programma. De inhoud van de Uitvoeringsagenda wordt gezamenlijk bepaald door Rijk, Regio en Sectorpartijen.

In maart 2012 is besloten varianten te ontwikkelen om de spanning tussen de ruimte voor woningbouw, de ruimte voor vliegen en de omgang met geluidhinder inzichtelijk te maken, zodat politieke afwegingen gemaakt kunnen worden over hoe met die spanning om te gaan. Internationale connectiviteit (via het mainportnetwerk) en het creëren van nieuwe gedifferentieerde woonmilieus (grootschalige woningbouw in MRA) zijn belangrijk voor de versterking van de internationale positie van de Metropoolregio. Het is dan ook van belang dat beide functies zich kunnen ontwikkelen. Dat vraagt om zorgvuldige afwegingen en toekomstvaste besluiten.

Waarvoorheen de planning van het Rijk was om voor de zomer van 2012 SMASH af te ronden, wordt er nu gekoerst op eind 2013.

Belangrijke inzet vanuit Haarlemmermeer en de regio is dat in de vervolgfase ook de economische (kosten & baten) en milieueffecten worden onderzocht en politieke keuzes worden voorbereid. Afgesproken is om te inventariseren welk regime voor hinderbeleid en ruimtelijk beleid kan worden geïntroduceerd in de verschillende gebieden, alsook welke bestuurlijke afspraken, randvoorwaarden en arrangementen kunnen passen bij zo'n regime. Zoals hiervoor is aangegeven is er een urgentie om te zoeken naar een optimum tussen woningbouw, luchtvaart en instrumentarium. Toegesneden op de regionale situatie is de inzet erop gericht om te komen tot een bestuursarrangement waarbij de lokale partijen hun verantwoordelijkheid nemen op het gebied van sturing van de hinderbeleving en de sector de garantie krijgt dat ze binnen het kader van het Aldersakkoord ongehinderd kunnen groeien.

De discussie rond (versnelde) actualisatie LIB en maatregelen voor vogelwering in het kader van veiligheid raakt ook de discussie in SMASH. De verdere voorbereiding van het LIB vraagt nog nadere studie, met als belangrijkste aandachtspunt dat het Rijk is te onderbouwen of de voorgestelde aanscherpingen/beperkingen daadwerkelijk bijdragen aan het verhogen van de veiligheid. Ook is afgesproken dat er eerst standpuntbepaling in de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) zal plaatsvinden voordat besloten wordt over mogelijke aanpassingen van het LIB. Vanuit de regio is de inzet geformuleerd dat er geen aanvullende beperkingen worden opgenomen, mits bij nieuwe (met name water)functies een belangen afweging vanuit de gemeente wordt gemaakt op basis van gezamenlijk overeengekomen toetsingscriteria.

4. Europa

Haarlemmermeer is al meer dan decennium lang lid van de Airport Regions Conference (ARC, www.airportregions.org): de netwerk- en lobbyorganisatie in Brussel waarin meer dan 30 (regionale en lokale overheden binnen) luchthavenregio's in Europa participeren.

Tijdens de Airport Regions Conference (ARC) bijeenkomst van 5 oktober 2012 hebben Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer aangegeven het lidmaatschap van de ARC op te zeggen. Het doel van ARC is altijd tweeledig geweest: ten eerste om de rol van de lokale en regionale luchthavenoverheden in Brussel te vergroten en ten tweede om informatie uit te wisselen en van elkaar te leren. Vooral op dit laatste punt zien wij de laatste jaren te weinig daadkracht en voortgang.

Als Haarlemmermeer blijven wij de nut en noodzaak van ARC voor de kleinere luchthavenregio's onderschrijven, maar voor de grote luchthavenregio's, zoals Schiphol, valt er voor ons gevoel weinig meer te halen binnen ARC. Met het opzeggen van ons ARC lidmaatschap, komt er een einde aan onze formele internationale positionering. Dit betekent niet dat we geen oog meer hebben voor onze internationale omgeving. In 2013 zullen wij, in samenwerking met Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer, op thematische basis contact zoeken met buitenlandse luchthavenregio's om zodoende te leren van buitenlandse voorbeelden.

5. COMMUNICATIE EN INFORMATIEVOORZIENING

Geluidsnet

In 2007 heeft de gemeente Haarlemmermeer het initiatief genomen om vliegtuiglawaai te meten. Het doel van de metingen is om inzicht te krijgen in het vliegtuiggeluid in Haarlemmermeer. De metingen worden uitgevoerd door een netwerk van 8 meetpunten van Geluidsnet B.V. Deze meetpunten van Geluidsnet kosten ieder jaar € 23.000.

In december 2012 heeft de gemeente besloten om het contract met Geluidsnet niet te verlengen. Omdat NOMOS heeft aangetoond een professioneel en onafhankelijk systeem te zijn (zie verder hieronder), welke in 2013 verder uitgebreid zal worden, en daarnaast tevens gratis te raadplegen is, vinden wij het niet langer nodig om de Geluidsnet meetposten te bekostigen. Het kiezen voor één systeem draagt daarnaast bij aan een duidelijke en transparante informatievoorziening richting bewoners.

Wij willen de vrijgekomen middelen gaan inzetten om de informatievoorziening en communicatie richting bewoners te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan een interactieve website voor bewoners en onderzoek naar hoe communicatiemiddelen effectief kunnen worden ingezet ten behoeve van de hinderbeleving.

NOMOS

NOMOS bestaat al sinds 1993 en heeft in de publieke opinie veelvuldig de aandacht. Twijfel omtrent de objectiviteit en betrouwbaarheid van het NOMOS systeem is daarbij aan de orde aangezien het systeem onder de vleugels van Schiphol Group draait. Mede daarom heeft Schiphol zich ingespannen de huidige kwaliteitsborging van het NOMOS systeem inzichtelijk te maken, zoals ook verwoord in het Alders advies.

De kwaliteitsborging van NOMOS is reeds in 2011 uitgevoerd door Ardea Acoustics & Consult. Op basis van deze kwaliteitsborging wordt geconcludeerd dat NOMOS vliegtuigpassages boven de drempel correct herkent. Dataverwerking en beheer vinden op een zodanig professionele en controleerbare wijze plaats dat geen twijfel hoeft te bestaan over de kwaliteit en onafhankelijkheid van de opgeslagen data.

Eveneens zijn in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, de meetsystemen Geluidsnet en NOMOS vergeleken door een onafhankelijk bureau. Hieruit is geconcludeerd dat geen van de systemen aanwijsbaar beter of slechter is dan de ander.

In 2013 gaat Schiphol Group, in navolging van artikel 19 van het Aldersakkoord, verbeteringen doorvoeren in het NOMOS-systeem, zodat het voor geïnteresseerden transparanter en eenvoudiger wordt om informatie te zoeken en te documenteren. Daarnaast heeft NOMOS aangegeven per jaar 2 nieuwe meetpunten in de omgeving van de luchthaven te plaatsen.

CROS

De communicatieadviseur luchthavenzaken of de woordvoerder van de wethouder Schiphol neemt sinds 2009 deel aan het communicatieoverleg van CROS. Dit overleg wordt periodiek georganiseerd en waarbij aanwezig zijn, naast Haarlemmermeer: afgevaardigden van gemeente Amstelveen, LVNL, KLM, ministerie van V&W, Bas, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Inspectie van V&W en luchthaven Schiphol.

De aanwezigheid van gemeente Haarlemmermeer heeft een tweeledig doel: kennismaken en op de hoogte blijven van activiteiten en standpunten van de partners en presenteren van communicatie standpunten van Haarlemmermeer. In het overleg wordt tevens gesproken over gezamenlijke en lokale communicatieactiviteiten. In 2012 zullen deze bijeenkomsten voortgezet worden.

Gemeentelijke Schiphol website

In 2009 is de website www.haarlemmermeer.nl/schiphol gelanceerd met als doel bewoners en geïnteresseerde informatie te geven over de laatste stand van zaken met betrekking tot de luchthaven en de activiteiten van de gemeente op dat vlak. In 2012 is deze website onderhouden met actuele data en informatie. In 2013 zal de website vernieuwd worden, waardoor het delen van informatie nog gebruikersvriendelijker zal worden.

Lokale kranten

Periodiek plaatst Luchthaven Schiphol een advertentie met informatie over Schiphol in de regionale kranten in de diverse gemeenten.

6. AGENDA VOOR DE TOEKOMST

In 2013 zal er, net als in 2012, gewerkt worden aan de uitwerking van het Aldersakkoord en de convenanten. Haarlemmermeer blijft in de uitvoeringsorganisatie van de Alderstafel participeren. 2013 Wordt een cruciaal jaar voor de Alderstafel. Na de evaluatie van de Alders afspraken en het – indien succesvol - invoeren van het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel, zal de Alderstafel opgaan in de Omgevingsraad Schiphol en daarmee ophouden te bestaan. Verder zal de uitwerking van SMASH in combinatie met de actualisatie van de LIB hoog op de agenda staan. Natuurlijk kan SMASH kansen voor Haarlemmermeer creëren als het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele investeringen: maar wij zien ook bedreigingen in de vorm van vergaande (bouw)beperkingen die ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente nog moeilijker maken. Wij willen dan ook meer aandacht voor nut en noodzaak van contouren en beperkingen *voordat* deze worden ingevoerd.

Naast bovengenoemde, reeds lopende dossiers, willen we in 2013 ook meer aandacht besteden aan communicatie en informatievoorziening. 2012 heeft wederom aangetoond dat het beperken van hinder geen eenvoudige aangelegenheid is. Hinderbeperking is als een waterbed: drukken we de hinder op de ene plek de kop in, dan komt het op de andere plek omhoog. Wij zijn van mening dat de mogelijkheden om hinder te beperken zo goed als opgedroogd zijn. Daarom willen wij in 2013 de focus verschuiven van hinderbeperking naar *hinderbeleving*. Met de lancering van de web modules *vliegverkeer inzicht* en *wonen bij Schiphol* (te raadplegen op www.bezoekbas.nl) zijn al goede stappen gezet op het gebied van hinderbeleving. Graag willen wij in 2013 verder onderzoeken hoe we nog effectiever hinderbeleving kunnen sturen, bijvoorbeeld door het voldoende ruimte laten voor het maatschappelijk probleemoplossend vermogen van burgers en ondernemers.

Ook zullen we in 2013 meer tijd investeren in het consolideren en versterken van buitenlandse contacten. Het feit dat Haarlemmermeer haar ARC lidmaatschap heeft opgezegd, betekent niet dat we geen oog meer hebben voor onze internationale omgeving. Integendeel, het is het begin van een herpositionering wat betreft onze internationale contacten, in samenwerking met Amsterdam en Noord-Holland. Er wordt gekozen om contacten te leggen op basis van thema's, zoals hinderbeleving of vliegveiligheid. Door juist thematisch contacten te leggen, kunnen er werkelijk best practices worden gecreëerd voor de Haarlemmermeerse luchthavenregio. Deze contacten zijn overigens niet gelimiteerd tot overheden dan wel luchthavenoperators: wetenschappers, kennisinstututen en architecten/stedenbouwers kunnen ook geraadpleegd worden. Verder willen we in 2013 de samenwerking met de gemeente Amsterdam versterken en verder uitwerken.

Zoals in het voorwoord van deze voortgangsrapportage reeds benoemt, zit Amsterdam Airport Schiphol al bijna 100 jaar sterk verweven in het DNA van de polder. Haarlemmermeer en Schiphol zijn dan ook onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wij willen dit koesteren, bestendigen en waar mogelijk en relevant versterken. Haarlemmermeer wil een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving bieden en deel uit maken van een luchthavenregio die uitgaat van de economische en maatschappelijke voordelen van de luchthaven. Een luchthaven die internationaal competitief is, en economische groei en werkgelegenheid genereert. Regionale samenwerking is daarom belangrijk om economie, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid te versterken.

Synopsis Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2012

Zoals elk jaar verschijnt er ook voor 2012 een voortgangsrapportage Luchthavenzaken. In de rapportage wordt specifiek voor het luchthaven-dossier een overzicht gegeven van wat we als Haarlemmermeer gedaan en bereikt hebben in 2012. Dit jaar presenteren we voor het eerst een digitale synopsis bij de voortgangsrapportage. Deze synopsis geeft feiten en cijfers en een overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen met directe links naar onderliggende rapportages.

Feiten en Cijfers Schiphol 2012

317 bestemmingen rechtstreeks bereikbaar (+4)
51 miljoen passagiers (+2,6%), 1,5 miljoen ton vracht (-3%)
423.407 vliegtuigbewegingen (+0,8%)
170.000 banen in de regio, 62.000 mensen werkzaam op de locatie Schiphol
650.000 m2 terminal oppervlak, 5 hoofd start- en landingsbanen op 2.787 ha
Meer dan 500 bedrijven gevestigd op Schiphol

Tijdslijn

15 maart	Raadsessie Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011
16 maart	Brief omtrent oprichting Omgevingsraad Schiphol
19 april	Raadsessie ACT voortgangsrapportage
20 april	Stichting Leefomgeving Schiphol stelt € 8,2 miljoen beschikbaar voor Hart van Zwanenburg
5 juli	Raadsessie definitief invoeren CROS pilot 3b+
6 juli	Brief van de stuurgroep parallel starten aan dhr. Alders
6 juli	Tweede monitoringsrapportage 2012
6 juli	Publicatie verantwoording gebruik Buitenveldertbaan
6 juli	Publicatie Ardea rapport vergelijking Luistervink, NOMOS en Geluidsnet
16 juli	Start aanleg Landartpark Buitenschot
6 september	Raadsessie definitief invoeren CROS pilot 3b+ (2)
11 september	Publicatie Luchtruimvisie
20 september	Vaststelling uitvoeringsstrategie Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio
15 oktober	Publicatie gebruiksprognose 2013
25 oktober	Derde monitoringsrapportage 2012
22 november	Raadsessie herbenoeming bewonersvertegenwoordiger Haarlemmermeer CROS
6 december	Beeindiging contract geluidsnet
12 december	Brief Alders betreffende alternatief pakket Continuous Descent Approaches
17 december	Rapport van de Commissie Shared Vision verschijnt

Druk op titel om onderliggende stukken op te vragen

Omgevingskaart



Legenda

1. Kaagbaan:
startend verkeer: 84.750 vluchten
landend verkeer: 43.000 vluchten
2. Aalsmeerbaan:
startend verkeer: 37.000 vluchten
landend verkeer: 19.750 vluchten
3. Polderbaan:
startend verkeer: 53.250 vluchten
landend verkeer: 75.250 vluchten
4. Buitenveldertbaan:
startend verkeer: 11.500 vluchten
landend verkeer: 24.750 vluchten
5. Zwanenburgbaan:
startend verkeer: 12.750 vluchten
landend verkeer: 36.750 vluchten
6. CROS pilot 3b+
Download de factsheet
7. Grondgeluidribbels
8. Parallel Starten
Download de factsheet