



Nota van B&W

Onderwerp Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011

Portefeuillehouder mr. A.Th.H. van Dijk
Collegevergadering 7 februari 2012
Inlichtingen J.J. Kolpa (023-5676184)/B.de Jong (023-5676711)
Registratienummer 2012.0003165

Samenvatting

Voor u ligt de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011. Deze rapportage geeft voor het luchthavendossier een overzicht van activiteiten en ontwikkelingen rond Schiphol in 2011.

Inleiding

Het luchthavendossier is veelzijdig en raakt veel beleidsvelden en thema's binnen de gemeente. De focus richt zich daarbij op de pijlers Leefbaarheid, Economie en Ruimte.

Context

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.

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 zoveel als mogelijk hinder te beperken 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 ambtelijke 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 toppositie 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.

Aan dat fundament van samenwerking heeft de gemeente een belangrijke bijdrage geleverd in het afgelopen jaar en wil dat ook voortzetten in de komende jaren.

Dit is ook een belangrijke rode draad in de voortgangsrapportage luchthavenzaken 2011.

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 (triple helix). 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 zijn. Deze 7 clusters hebben projecten aangedragen bij de Board om de ambities van de Board waar te maken. Door de regionale overheden is het Regionaal Budget Board Projecten ingericht om de financiering van de projecten te realiseren. Dit budget kent een dekking van circa € 6 miljoen en is gevuld door Rijksmiddelen (Pieken in de Delta) en regionale cofinanciering. Vanwege het belang van regionale samenwerking en de economische stimulering van de regio is door de gemeente Haarlemmermeer in 2011 een eenmalige bijdrage van € 100.000 toegezegd. Hiervan is reeds € 75.000 ten laste gekomen van het budget voor 2011 en de resterende € 25.000 wordt in 2012 gedekt uit programma 12 Economische Zaken, product 310.

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. Deze regionale samenwerking werpt zijn vruchten af. In het afgelopen jaar is een strategie voor het logistieke cluster geformuleerd en het programma Smart Logistics Amsterdam (SLA) opgesteld. Vanuit Amsterdam Connecting Trade (ACT) wordt gewerkt aan (hardware)projecten als High Speed Train Cargo (HST Cargo) en de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV-Greenport). Vanuit SLA is het project Seamless Connections (software) geïnitieerd. Bij dit project gaat het om het weghalen van barrières in de logistieke keten. Omdat hardware en software gezamenlijk moet leiden tot waardecreatie op het ruimtelijk niveau van de logistieke Westas, is besloten om het project Seamless Connections onder te brengen bij het programmabureau ACT. 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 aan de lastenkant van luchthavenontwikkeling heeft de gemeente het afgelopen jaar ingezet op hinderbeperking en op het investeren in de omgevingskwaliteit. In de voortgangsrapportage wordt daarop nader ingegaan.

Ook hier is het belang van regionale samenwerking evident. De focus op de kwaliteit van de luchthavenomgeving is door de gemeente, maar ook in het kader van de Bestuurlijke Regiegroep Schiphol sterk ingezet in de discussies aan de Alderstafel. Als het gaat om hinderbeperking is het van belang de juiste balans te vinden tussen het eigen belang en het gemeenschappelijke belang.

De afspraken uit het Aldersakkoord van 2008 vragen een continue inzet zowel op gemeentelijk als op regionaal niveau. Een eerste jaar experimenteren met het nieuwe normen-en handhavingssysteem is bijna afgerond met een eerste evaluatie. Hoe houdbaar is het nieuwe systeem van geluidspreferentieel vliegen en regels voor baangebruik naar de toekomst toe? Hoe passen nieuwe operationele concepten, vaste naderingsroutes en glijvluchten (Continuous Descent Approaches) daarin? Hoe begrijpelijk en uitlegbaar zijn de effecten die er zullen zijn in Haarlemmermeer, maar ook in andere delen van de regio? Het maximum van 510.000 vliegtuigbewegingen in 2020 is weliswaar een stip aan de horizon, maar de weg daar naar toe vraagt nu al om keuzes. Daarover zal het komend jaar meer duidelijkheid moeten ontstaan.

Focus op een aansprekend integraal ruimtelijk-economisch toekomstperspectief

De ontwikkeling en versterking van de Mainport en netwerkkwaliteit 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 Rijk is daartoe gestart met het programma structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer. Onder leiding van Haarlemmermeer wordt in regionale samenwerking met de Provincie NH, Amsterdam, Stadsregio Amsterdam en Schiphol Group de regionale lijn uitgezet als input voor dit Rijkstraject.

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

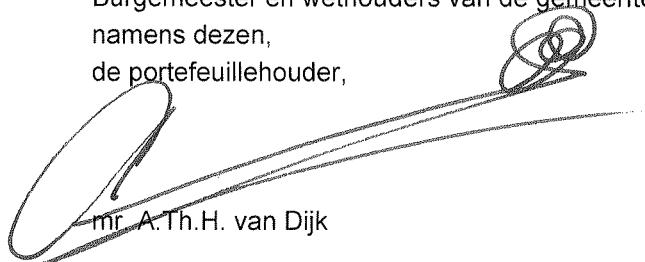
Na de vaststelling van de voortgangsrapportage worden de betrokken partijen geïnformeerd. Tevens wordt het document op de website van de gemeente gepubliceerd onder het thema Wonen en Leven/Schiphol.

Besluit

Op grond van het voorgaande hebben wij besloten om:

1. de voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011 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 2011

Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011

Gemeente Haarlemmermeer



Inhoudsopgave Voortgangsrapportage Luchthavenzaken 2011

Voorwoord

Inleiding

1. Alderstafel middellange termijn

- 1.1 Convenant Hinderbeperking
- 1.2 Convenant Omgevingskwaliteit
- 1.3 Convenant Selectiviteit

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 Bestemmingsplan Schiphol
- 3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol
- 3.3 Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio
- 3.4 Amsterdam Economic Board
- 3.5 Amsterdam Connecting Trade (ACT) en Seamless Connections
- 3.6 Amsterdam Airport Area
- 3.7 Uitvoeringsstrategie Plabeka
- 3.6 Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

4. Europa

5. Communicatie en informatievoorziening

6. Agenda voor de toekomst

VOORWOORD

In voorliggende rapportage geef ik specifiek voor het luchthavendossier een overzicht van dat wat we gedaan en bereikt hebben in 2011. De voortgangsrapportage geeft ook een doorkijk naar de activiteiten voor 2012 en verder. Het luchthavendossier is veelzijdig en raakt veel beleidsvelden en thema's binnen de gemeente, zoals economie, ruimtelijke ordening, geluid en ook veiligheid. De aanwezigheid van de nationale luchthaven Schiphol binnen onze gemeentegrenzen betekent dat de gemeente zich op een groot aantal onderwerpen met Schiphol bezighoudt.

Kijken we terug op het jaar 2011, dan 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. Verschillende experimenten om vliegtuigen anders te laten vliegen en daarmee minder mensen te hinderen en het eerste jaar experimenteren met het nieuwe normen- en handhavingstelsel hebben centraal gestaan het afgelopen jaar.

Vooruitblikkend staat voor de komende periode 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 moeilijker 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 2011 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.

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. Geluidshinder rond Schiphol wordt onder meer uitgedrukt in aantal ernstig gehinderden. Op basis van de geldende definitie heeft Haarlemmermeer 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 Alders akkoord waaronder de hinderbeperkende maatregelen en het verbeteren van de leefomgeving. Daar tegenover levert de luchthaven Haarlemmermeer ruim 71.500 Schiphol gerelateerde arbeidsplaatsen op. 8% (5560) van de totale beroepsbevolking in Haarlemmermeer is werkzaam op Schiphol en 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 2010 is ingezet, zet in 2011 verder door. In 2011 hebben 49,8 miljoen passagiers gebruik gemaakt van Schiphol. Dat is 10,2 % meer dan het jaar ervoor. Het aantal vliegtuigbewegingen steeg ook, en wel met 8,8% van 386.319 naar 420.245 vliegtuigbewegingen. Het vrachtvervoer bleef vrijwel gelijk met 1,5 miljoen ton vracht. Het Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS) zag in het gebruiksjaar 2011 het aantal melders met 0,6% stijgen naar 5.419. Zij hebben in totaal 88.768 (-58,2%) specifieke meldingen ingediend, 40.843 (+22,0%) periodemeldingen en 3.255 (+81,3%) overige meldingen

Uitwerking Aldersadvies

Na de afronding van het Aldersadvies voor de middellange termijn en de twee convenanten 'Hinderbeperking' en 'Omgevingskwaliteit', heeft na 2009 en 2010 ook in 2011 de verdere uitwerking plaatsgevonden. Ook zijn de sector en het ministerie van Infrastructuur en Milieu gestart met de uitwerking van het Convenant Selectiviteit.

Deze en diverse andere onderwerpen komen 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.

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 handavingsstelsel onderdeel van het Convenant Hinderbeperking.

Het Nieuwe Normen- en Handavingsstelsel

Eind 2008 is in het Convenant Hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn opgenomen dat het huidige milieustelsel van normen en handhaving te complex is. De toenmalige Ministers van V&W en VROM hebben destijds de Tweede Kamer toegezegd dat zij zich nog tijdens hun regeerperiode zouden inzetten voor invoering van een nieuw en eenvoudiger milieustelsel. Aan de overlegtafel van de heer Alders is gevraagd om een advies over een toekomstig nieuw milieustelsel.

In 2010 heeft de Alderstafel haar advies betreffende het nieuwe stelsel aan de minister voorgelegd. De hoofdlijnen van dit nieuwe stelsel waren reeds beschreven in het eindadvies van de Alderstafel (1 oktober 2008). Per 1 november 2010 is een tweejarig experiment met het nieuwe stelsel van start gegaan nadat een meerderheid van de Tweede Kamer dit advies heeft overgenomen. Tijdens het experiment blijft het oude stelsel van kracht.

Namens de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is Haarlemmermeer ook in 2011 weer nauw betrokken geweest bij het opstellen van het nieuwe stelsel en het tweejarige experiment. In het komende jaar zal Haarlemmermeer nauw betrokken blijven bij de monitoring en de evaluatie van het experiment met het Nieuwe Normen- en Handavingsstelsel. Bij de monitoring zal vanuit de BRS met name gefocust worden op de volgende elementen:

- duidelijkheid over lokale bescherming in “binnen- en buitengebied”,
- gelijkwaardige rechtsbescherming voor omwonenden,
- operationele maakbaarheid voor de luchtvaartsector,
- inzicht in lokale geluidbelasting,
- begrijpelijkheid (uitlegbaar en transparant, minder complex) en
- handhaafbaarheid van de regels voor strikt preferentieel baangebruik.

In het Aldersadvies middellange termijn is aangegeven dat de groei op Schiphol moet plaatsvinden binnen de aan Schiphol toegekende milieuruimte, i.c. de geldende zogenoemde gelijkwaardigheidscriteria. Deze criteria omvatten het maximaal toelaatbare geluidbelaste woningen, het maximaal toelaatbare ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Deze criteria blijven in het nieuwe stelsel gehandhaafd als toetsingskader naast de regels voor baan- en routegebruik. In het operationeel plan, dat de sector jaarlijks opstelt, wordt getoetst of het verwachte verkeer kan worden afgehandeld binnen deze criteria.

Het nieuwe stelsel is gebaseerd op strikt geluidspreferentieel baangebruik. Dat wil zeggen dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van die banen die de minste geluidhinder voor de omgeving opleveren (i.c. de Kaagbaan en de Polderbaan, de banen die ook nu al het meest gebruikt worden). Doel van het nieuwe stelsel is de operatie van Schiphol uitvoerbaar te houden ten behoeve van het accommoderen van de netwerkkwaliteit met zo min mogelijk geluidshinder voor de omgeving.

Belangrijke uitgangspunten zijn dat:

- de ontwikkeling van de luchthaven geacommodeerd kan worden;
- het nieuwe stelsel lokale bescherming biedt door strikt geluidspreferentieel vliegen.

Daarnaast zal het nieuwe stelsel moeten voldoen aan de volgende – ook voor Haarlemmermeer van belang zijnde – elementen:

- operationele uitvoerbaarheid;
- transparant voor de omgeving;
- handhaafbaarheid voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- het bieden van een goede rechtsbescherming (voor omwonenden).

Het experiment met het nieuwe stelsel wordt per kwartaal gemonitord. In 2011 is er elk kwartaal een monitoringsrapport opgesteld over het verloop van het experiment. Tijdens het experiment wordt na één jaar een evaluatie gehouden waarvan het doel is om op dat moment vast te stellen of de doelstellingen van het experiment gehaald zijn of dat het een reële verwachting is dat deze behaald worden. In december 2011 verschijnt deze evaluatie. Uit de evaluatie blijkt vooralsnog niet dat het Normen- en Handavingsstelsel onuitvoerbaar zou zijn. De BRS heeft altijd benadrukt dat het nieuwe stelsel genoeg ruimte biedt voor innovatie, zoals het nieuwe operationeel stelsel en het CDA vliegen. Het evaluatierapport over het eerste jaar van het experiment met het nieuwe stelsel zal begin 2012 aan de Alderstafel worden besproken.

CROS pilot 3b+

CROS pilot 3b+ is een vervolg geweest op CROS pilot 3b. CROS pilot 3b, het experiment met de vaste bochtstraaltechniek op de Spijkerboorroute (de uitvliegroute van de Kaagbaan die deels tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp en deels over Hoofddorp Floriande naar het noorden toe doorloopt) voor de Boeing 737 toestellen van KLM is van start gegaan op 22 november 2007. In eerste instantie is het experiment met een jaar verlengd, maar na positieve resultaten wat betreft hinderbeperkende effecten en operationele vliegbaarheid, is in april 2010 besloten om CROS pilot 3b definitief in te voeren. Vervolgens is op 21 oktober 2010 het experiment 'CROS pilot 3b+' in gang gezet, waarbij al het vliegverkeer op deze route, mits daartoe in staat, zoveel mogelijk gebruik maakt van de vaste bochtstraaltechniek. Hierdoor neemt de spreiding van vliegtuigen af, wordt minder over bebouwd gebied gevlogen en zal per saldo de hinder afnemen.

De regeling voor het experiment is per 21 oktober 2011 afgelopen en daarom ook geëvalueerd door het ministerie van I&M, gezamenlijk met Schiphol, LVNL, KLM en de CROS om zodoende de effecten van het experiment te kunnen bepalen. Het doel van deze evaluatie was om een basis te vormen voor de beslissing die moet worden genomen over de implementatie van het experiment in regelgeving. Op basis van deze evaluatie en mede op basis van het advies van de CROS kan de Staatssecretaris van I&M besluiten het experiment te verlengen, te stoppen of definitief in te voeren in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB).

Op basis van de evaluatie van het experiment en onderliggende onderzoeksrapportages zijn de volgende conclusies vastgesteld:

- de uitbreiding van het vliegverkeer dat de vaste bochtstraaltechniek toepast, heeft binnen de gemeente Haarlemmermeer een per saldo aantoonbaar positief effect op de hinderbeperking ten opzichte van het niet toepassen van de vaste bochtstraaltechniek;
- het is zeer waarschijnlijk dat het aandeel van het vliegverkeer dat de vaste bochtstraaltechniek toepast in de komende jaren nog verder zal toenemen, waardoor het positieve effect nog zal oplopen;
- de grotere concentratie van vliegtuigen op de vaste bochtstraal draagt bij aan een hogere mate van voorspelbaarheid en rustiger vlieggedrag;
- mogelijkheden voor verlegging van de Spijkerboorroute dan wel het vliegen van een wijdere bochtstraal zijn onderzocht en zijn, voor in ieder geval de nabije toekomst, niet wenselijk gebleken;
- het bevrozen van de huidige situatie waarin enkel de in het luchthavenverkeerbesluit vastgelegde vaste bochtstraal voor de Boeing 737's van KLM geldt, is operationeel gezien niet mogelijk;
- partijen vinden het teruggaan naar de situatie waarin het verkeer wordt verspreid en de vaste bochtstraal wordt opgeheven, maar ook het bevrozen van de huidige situatie, onwenselijk in verband met het doel per saldo de hinder zoveel mogelijk te beperken;
- de eerste stappen voor het huidige experiment dateren van 2007 en alle partijen zijn gebaat bij duidelijkheid en een voorspelbare geluidbelasting;
- het per saldo aantoonbaar positief effect is van dien aard dat het zeer onwaarschijnlijk is dat een verlenging van het experiment tot een andere uitkomst zal leiden.

CROS heeft vervolgens staatssecretaris Atsma geadviseerd CROS pilot 3b+ in te voeren. In oktober 2011 heeft de staatssecretaris aan de hand van de evaluatie en het positieve advies van CROS besloten om het huidige experiment om te zetten in definitieve regelgeving.

Op 9 november 2011 heeft de gemeente een informatieavond over CROS pilot 3b+ georganiseerd. Theo Vermeegen, de procesregisseur van de Alderstafel, heeft daar toegezegd partijen aan de Alderstafel te verzoeken een onderzoek te starten naar een eventuele beperking van vrachtverkeer op de Spijkerboorroute.

Vaste Bochtstraat Rijsenhout/Burgherveen/Leimuiden

De vaste bochtstraat Rijsenhout/Burgherveen/Leimuiden is in 2011 door de sector getoetst op operationele haalbaarheid en op hinderbeperkende effecten. Geconcludeerd is dat de bochtstraat operationeel een succes is en een netto positief effect oplevert wat betreft hinderbeperking. Vooral Rijsenhout, Leimuiden, maar ook Nieuw-Vennep hebben profijt. Burgherveen ligt precies onder de route en dus zal door een vaste bochtstraat meer geconcentreerd gevlogen worden boven de kern. De voorzitter van de Alders werkgroep hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn heeft middels een brief gevraagd of deze hinderbeperkende maatregel verder opgepakt moet worden. Om antwoord te kunnen geven op deze vraag, zullen de betrokken gemeenten eerst bij hun achterban moeten consulteren of er draagvlak voor de bochtstraat is. Dit traject zal in 2012 in gang worden gezet.

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 2011 geen vooruitgang geboekt.

Het ministerie van I&M heeft het RIVM gevraagd om eind 2011 met een plan van aanpak te komen waarin staat hoe het normering grondgeluid project weer op te pakken.

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).

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 graad ten opzichte van het noorden. Dit is tussen de kernen van Zwanenburg en Badhoevedorp door, maar over Lijnden heen.

Met deze SID is het experiment Parallel starten op 10 maart 2011 van start gegaan. Het experiment zal één jaar duren en het beoogd effect is dat met het uiteindelijk parallel starten onder alle zichtomstandigheden er minder geluidshinder is in de omgeving van zowel de Polderbaan als de Zwanenburgbaan.

Idle Reverse Thrust

Deze maatregel houdt in dat piloten wordt geadviseerd om na de landing niet te remmen op de motor middels 'full reverse thrust', maar op de wielremmen met 'idle reverse thrust' (IRT). Het advies geldt voor alle landingsbanen, behalve de Oostbaan. Deze baan is korter dan de andere banen en dat kan veiligheidsproblemen geven. De maatregel is een 'advies' en geen 'verbod', omdat de piloot nog steeds eindverantwoordelijk is voor de vliegveiligheid en de piloot te allen tijde '(full) reverse thrust' moet kunnen gebruiken als dat nodig is.

Na veelvuldig onderzoek en overleg in 2011 is gebleken dat het gebruik van IRT op drukke momenten de baancapaciteit negatief beïnvloed en dat dit tot gevolg zou hebben dat er eerder een extra baan ingezet zou moeten worden. Partijen zijn het erover eens dat dit niet het gevolg mag zijn van de invoering van IRT.

Tijdens het Alders overleg van 1 juni 2011 is overeengekomen dat piloten per direct geadviseerd wordt IRT toe te passen tussen 21.30 en 06.30.

Micro-klimaataanpak

LVNL is in 2007 gestart met het micro-klimaten-programma. Dit programma strekt tot ontwikkeling en realisatie van gerichte hinderbeperkende maatregelen op het niveau van de individuele woonkernen. Na het succesvolle micro-klimaat Rijsenhout, heeft LVNL aangegeven dat het de financiële middelen niet kan opbrengen om door te gaan met de micro-klimaat aanpak. Daarom is aan de Alders tafel van maart 2011 besloten tot een nieuwe aanpak van micro-klimaten te komen.

De nieuwe aanpak moet zorgen voor een betere verkenning van de mogelijkheden vooraf, zodat er geen beloftes worden gedaan die niet kunnen worden nagekomen. Bij de nieuwe aanpak is het (beperkte) budget leidend. In tegenstelling tot de vorige aanpak van micro-klimaten zal er niet eerst een open gesprek worden aangegaan met de woonkernen, maar zal de beschikbare informatie over routes en afwegingen worden gebundeld in een factsheet. De bespreking met de omwonenden wordt dan meer ingekaderd en zal ook tot een beperkt aantal vervolgonderzoeken leiden.

Overeengekomen is dat er 3 micro-klimaten weer zo snel mogelijk worden opgestart:

- Uithoorn
- Noordwijkerhout/Lisse
- Spaarndam/Velserbroek

Verlegging Spijkerboorroute

Onderdeel van het Aldersakkoord is het starten van een experiment om winst te behalen in aantal gehinderden door verlegging van de Spijkerboorroute (de uitvliegroute van de Kaagbaan die deels tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp en deels over Hoofddorp Floriande naar het noorden toe doorloopt). Hierbij wordt niet alleen gekeken naar winst in gehinderden, maar ook naar mogelijkheden die er zijn qua ruimtelijke ordening, capaciteitsbehoefte van de baan, etc.

In 2009 is een start gemaakt met dit onderzoek. Hieruit zijn 4 varianten naar voren gekomen. In de BRS is in januari 2011 besloten dat er op dit moment geen verder onderzoek naar een verlegging komt. Reden hiervoor was dat er *destijds* onvoldoende draagvlak aanwezig was bij de bestuurders binnen de BRS om de verlegging te realiseren. Dit betekent echter niet dat de verlegging van de Spijkerboorroute in zijn geheel van de baan is; de gemeente Haarlemmermeer is akkoord gegaan met het BRS standpunt onder de nadrukkelijke randvoorwaarde dat als zodra er een nieuw operationeel concept door de LVNL wordt geïmplementeerd in 2020, de verlegging van de route nogmaals onder de loep zal worden genomen. Haarlemmermeer blijft daarom inzetten op de verlegging van de Spijkerboorroute, daar wij dit als de enige oplossing zien die op de lange termijn structureel hinder beperkt.

Actualisatie LIB

In 2011 is zowel vanuit Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) als Bestuursforum (BSF) een brief gestuurd aan de Staatssecretaris en Minister van IenM, waarin aandacht is gevraagd voor de mogelijke negatieve gevolgen van een geactualiseerd LIB op de ontwikkeling van de Schipholregio. Daarbij zijn zorgen geuit over:

- De samenhang en integraliteit van het programma van eisen
- Een te verwachten aanscherping van beleid (regelgeving en geografische neerslag)
- De reikwijdte van het LIB

Met de mede-overheden hecht Haarlemmermeer 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 echter 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.

De inzet van de BRS is er op gericht om nieuwe beperkingen vast te stellen op basis van nut en noodzaak. De voorgestelde maatregelen c.q. aanscherping in beperkingen dienen bewezen effectief te zijn en een integrale afweging te hebben van de belangen van de Schipholregio.

De urgentie van de integrale afweging is door het Rijk onderschreven door de inhoud en het proces van de actualisatie van het LIB onder te brengen bij en aan te sturen vanuit de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

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 2.4 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 voor 1 oktober 2011 een subsidieaanvraag ingediend bij de Stichting Leefomgeving Schiphol.

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 wordt uitgevoerd.

Doel van de evaluatie is antwoord te krijgen op de vraag of het bij de oprichting van de Stichting Leefomgeving Schiphol beoogde doel behaald is. Vraag is daarbij of en zo ja welke problemen er opgetreden zijn en of de resultaten van de Stichting voldoende zijn en of de beschikbare middelen besteed zijn. Op basis van de resultaten van de evaluatie en de leerpunten die daar uit gehaald kunnen worden, kan een afgewogen discussie worden gestart over een tweede tranche middelen voor investeringen in omgevingskwaliteit. De evaluatie zal in februari 2012 verschijnen.

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.

Om de door alle partijen bij het Convenant beoogde implementatie van de gemaakte afspraken door te zetten is in het afgelopen jaar verder gewerkt aan de informatievoorziening. Gekozen is om bij BAS (www.bezoekbas.nl) een module Wonen bij Schiphol te ontwikkelen.

In de BRS is afgesproken dat ook de overheden een directe link naar BAS plaatsen op de eigen website.

1.3 Convenant selectiviteit

In het convenant selectiviteit heeft Schiphol Group aangegeven primair te willen doorgroeien op de luchthaven Schiphol, omdat dit om economische en operationele redenen het meest wenselijk is. Voor het behoud en de versterking van de mainportfunctie en de netwerkkwaliteit van de luchthaven Schiphol het van belang is dat er voldoende capaciteit is om hub- en mainportgebonden verkeer te accommoderen. Overeenstemming bestaat over het belang voor de nationale en regionale economie van een ontwikkeling van een sterk Europees en intercontinentaal (ICA) netwerk voor de zakelijke markt. Het aanbod van een brede portfolio van ICA bestemmingen is onderscheidend voor de 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.

Partijen bevorderen en ondersteunen een zodanige ontwikkeling van de regionale luchthavens Eindhoven en Lelystad dat deze niet mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van de regionale luchthavens en helpt op de luchthaven Schiphol capaciteit te creëren voor het mainportgebonden verkeer.

In december 2011 heeft de Raad van State echter een besluit van de betrokken ministers over het ombouwen van Lelystad Airport tot zakelijke luchthaven vernietigd. Daarom is bij de Alderstafel in dezelfde maand vanuit de BRS-delegatie de vraag gesteld hoe het selectiviteitsbeleid rond Schiphol zich verhoudt tot de uitspraak van de Raad van State die een streep gehaald heeft door de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport. Ten aanzien van Lelystad geldt dat teruggevallen wordt op de Aanwijzing van 2001. Er moet nu bekeken worden of er echt gevlogen kan gaan worden of dat er alleen vluchten in verband met (onderhouds)reparaties en van de luchtvaartschool afgewikkeld kunnen worden. Als dat laatste het geval is, zal er zeker een bredere politieke discussie moeten komen. Dan wordt ook weer de relatie gelegd met de afspraken in het akkoord van 2008.

2. OMGEVING SCHIPHOL

2.1 Grondgeluid Hoofddorp-Noord

In 2011 heeft Schiphol voortvarend gewerkt aan de realisatie van geluidwerende ribbels op hun eigen perceel nabij de Polderbaan.

Begin januari 2011 heeft de Raad een motie aangenomen waarin het College is opgedragen in eerste instantie slechts een deel van fase 1 van het totale Landschapsontwerp aan te laten leggen. Vervolgens zal door TNO verder onderzoek worden verricht en zal de Universiteit van Gent een second opinion uitvoeren. Pas daarna kan worden bepaald welke maatregelen verder noodzakelijk zijn, en of het 2^e deel van het ontwerp ook zal worden uitgevoerd. Deze 2^e fase omvat het perceel Buitenschot dat eigendom is van Stichting Mainport en Groen (SMG) en een perceel van de gemeente dat is verpacht.

In het voorjaar heeft de aanleg van ribbels op het Schiphol-perceel een periode stilgelegen. Redenen hiervoor waren enerzijds een probleem met de hoogte van het grondwater en anderzijds een uitspraak van de rechtbank Haarlem naar aanleiding van een voorlopige voorziening die was aangevraagd door een aantal bezwaarden. Na de zomer heeft de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de uitspraak van de rechtbank Haarlem vernietigd en kon het werk weer worden hervat. De werkzaamheden zijn naar verwachting eind december 2011 afgerond.

Er loopt nog een bodemprocedure bij de Raad van State waarin uitspraak moet worden gedaan over of het Landschapsontwerp past binnen het Bestemmingsplan. De hoorzitting vindt plaats op 2 januari 2012. Een uitspraak wordt verwacht op 13 februari 2012 of – in geval van verdaging – 6 weken later.

Inmiddels heeft TNO geluidmetingen uitgevoerd en momenteel is de Universiteit van Gent bezig met het opstellen van een second opinion, deze wordt eind december 2011 verwacht.

De bevindingen van TNO ondersteunen de theorie dat met de aanleg van de ribbels een behoorlijke geluidsreductie kan worden gerealiseerd.

Op voorwaarde dat de second opinion gelijklopend is, zal Schiphol opdracht geven om de aanleg van het ontwerp op het SMG terrein te realiseren.

Voor wat betreft het gemeentelijk perceel zal in 2012 onderzocht worden of er overeenstemming bereikt kan worden met de huidige pachter.

2.2 Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol

De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) is een overlegorgaan van bewoners, regionale en lokale overheden en luchtvaartpartijen. Tegen de achtergrond van het wettelijk kader van CROS is eind 2008 besloten over een hernieuwde taakopvatting. Naast het bieden van een structureel platform voor overleg tussen bovengenoemde partijen zal de focus van CROS gelegd worden op het adviseren over experimenten met hinderbeperkende maatregelen. In dit kader heeft CROS in oktober een positief advies uitgebracht over CROS pilot 3b+; de uitbreiding van de toepassing van de vaste bochtstraal op de Spijkerboorroute tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

In 2011 is Nico Schoof opgestapt als voorzitter van CROS. Volgens Nico Schoof vervult de CROS op dit moment slechts een informerende en slechts zeer bescheiden adviserende rol. Omdat hij op korte termijn niet verwachtte dat dit zou veranderen en dit niet past bij zijn ambities wat betreft de ontwikkeling van de CROS, heeft hij per 1 oktober 2011 besloten terug te treden als voorzitter.

Daarnaast hebben de 6 gemeenten van Cluster Noord (Beverwijk, Castricum, Heemskerk, Heiloo, Velsen en Uitgeest) op 20 september 2011 besloten het lidmaatschap van de CROS op te zeggen. De 6 gemeenten zijn van mening "dat de instelling van en opdrachten aan de Alderstafel hebben geleid tot een aanzienlijke beperking van de beïnvloedingsruimte voor gemeenten. Ook de rol van de CROS is daardoor beperkt tot een informeren en slechts zeer bescheiden adviserend orgaan". De bewonersvertegenwoordigers van de 6 gemeenten zijn het eens met dit besluit.

Op verzoek van staatssecretaris Atsma wordt op korte termijn geen nieuwe voorzitter gezocht. Waarnemend voorzitter van de CROS Jeroen Verheijen en Hans Alders gaan eerst samen aan een voorstel werken hoe "CROS 3.0" kan worden vorm gegeven en de samenwerking kan worden verbeterd. Dit voorstel zal in februari in de CROS-plenair worden besproken.

2.3 Schaderegelingen

Er is een aantal instanties, dat vanuit verschillende invalshoeken regelingen aanbiedt voor financiële compensatie of een faciliterende rol heeft in het zoeken naar oplossingen om mensen die (in schrijnende situaties) hinder door Schiphol ervaren direct te kunnen helpen. Specifiek 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 15 november 2011) nog 9 woningen in de Haarlemmermeer kunnen worden aangekocht. In 6 gevallen van de 9 gaat het om de combinatie wonen/werken en in 1 van de 9 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.

In december 2010 werd nog één woning in de Haarlemmermeer aangekocht; in 2011 hebben tot 15 november geen aankopen plaatsgevonden.

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. Het onderzoeksrapport met de daarin opgenomen aanbevelingen wordt vertaald naar een plan van aanpak ter verbetering van het functioneren van het Schadeschap.

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 voert sinds eind 2006 het derde geluidsisolatieproject uit. Binnen de geluidscontouren voor GIS-3 bevinden zich in Haarlemmermeer 5.273 woningen. Een deel van deze woningen komt niet in aanmerking voor isolatie tijdens het derde geluidsisolatieproject, omdat deze woningen al voldoende geïsoleerd zijn tijdens het eerste of tweede isolatieproject rond Schiphol.

In Haarlemmermeer (met name in Rijsenhout en Zwanenburg) zijn in totaal voor het derde isolatieproject 1.390 woningen aangeschreven: 799 woningen ten behoeve van nachtsisolatie en 591 woningen voor dagisolatie.

Van het totaal aantal aangeschreven woningen komen 1040 woningen niet in aanmerking voor isolatie. Deels omdat de eigenaar geen prijs stelt op isolatie of het aanbod voor isolatie (dat volgens de regelgeving gedaan wordt) niet aantrekkelijk vindt. Verder komen woningen niet in aanmerking indien bij onderzoek blijkt dat de woning in bestaande toestand al voldoende geluidwerend is. De overige 350 woningen zijn op 2 na geïsoleerd opgeleverd. De laatste 2 woningen zullen begin 2012 gereed komen.

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 in 2011.

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. Verder werden 8 aanvragen afgewezen waarvan 5 aanvragers in bezwaar zijn gegaan. Nog 7 aanvragen zijn in behandeling en er zijn 10 aanvragen gehonoreerd. (peildatum 29 november 2011).

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.

Het vinden van oplossingen voor inwoners die wel overlast ervaren maar niet voldoen aan de criteria van de diverse schaderegelingen blijkt een zeer complexe zaak.

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 zal krijgen. 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.

Ganzenproblematiek en vliegveiligheid

Nationale Regiegroep Vogelaanvaringen(NRV)

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de heer J.J. Atsma, de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht, Schiphol Group N.V. en Vereniging Natuurmonumenten, mede namens Staatsbosbeheer en Landschap Noord-Holland, en College van B&W van Haarlemmermeer hebben in 2011 overleg gevoerd en zijn voornemens een convenant aan te gaan. Het doel van het convenant is het in het gebied rond de nationale luchthaven Schiphol jaarlijks het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels te reduceren.

Met het convenant leggen partijen vast 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 innovatieve vogeldetectieapparatuur;
- Het voorkomen van nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen. Onderzoek naar alternatieve ruimtelijke ingrepen met risicoreducerend 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.

De urgentie om kritisch te zijn op vogelaantrekkende werking en tegelijkertijd het belang van een integrale uitwerking en afweging staat voor de gemeente met het ondertekenen van het convenant centraal. In onze optiek vraagt de ruimtelijke doorwerking van met name het beperken van vogelaantrekkende bestemmingen in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) om een integrale afweging die het beste in het kader van de Rijksstructuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) kan plaatsvinden. Teneinde een zorgvuldige en doelmatige afweging te maken tussen de effectiviteit van een vergroting van het toetsingsgebied en de effecten op ruimtelijke ontwikkelingen in de Schipholregio, is het belangrijk als eerste te onderzoeken welke eisen en criteria aan onderzoek en afweging van vogelaantrekkende werking moeten worden gesteld om daadwerkelijk effectief bij te dragen aan vergroting van de vliegveiligheid.

In verband met het (Vervolg) Algemeen Overleg Ganzenproblematiek op 22 december 2011 en naar aanleiding daarvan ingediende moties is de ondertekening van het convenant uitgesteld.

Onderzoeksraad voor Veiligheid

In november 2011 heeft de Onderzoeksraad voor de Veiligheid het rapport gepresenteerd naar aanleiding van de vogelaanvaring tussen een Boeing 737 van Royal Air Maroc en zeven ganzen op 6 juni 2010. In reactie op het rapport heeft Haarlemmermeer (samen met Haarlem en Haarlemmerliede) benadrukt de zorg te delen van onze inwoners over de vliegveiligheid in relatie tot het risico op vogelaanvaringen. Tegen deze achtergrond is ook het belang onderschreven van een aanpak zoals opgenomen in het convenant van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen.

Vliegtuigviaducten

Met ingang van 1 april 2012 is Malaysian Airlines voornemens met een A380 reguliere vluchten uit te gaan voeren op Schiphol. Voor zover deze toestellen over de viaducten moeten rijden dienen deze over een draagvermogen van 600 ton te beschikken. Schiphol heeft in de afgelopen jaren diverse onderzoeken laten doen door het op terrein deskundige technisch bureau Tech. Daaruit is voortgekomen dat de meeste van de huidige kunstwerken voldoen aan de vereisten die worden gesteld en dat er aan slechts een gering aantal van de viaducten bouwkundige aanpassingen dienen te worden verricht alvorens de A380 daar overheen kan taxiën. Op de door Tech geleverde berekeningen is ook nog een check uitgevoerd door TNO om elk risico uit te sluiten. Als gemeente hebben we van Schiphol de mogelijkheid gekregen om de vragen die onze constructeurs over de kunstwerken hadden aan beide bureaus mee te geven. Momenteel worden de bouwkundig noodzakelijk geachte aanpassingen aangebracht.

In 2010 is voor de eerste keer een protocol opgesteld en ondertekend door alle betrokken partijen waarin het toezicht op de veiligheid van de viaducten is geregeld. Dit protocol wordt ieder jaar daar waar nodig herzien en opnieuw bevestigd. Dit heeft in oktober 2011 plaatsgevonden.

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 pompinstallaties 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.

De totale kosten van de sanering, afgraven en afvoeren van de verontreinigde grond, bij de bergbezinkbassins bedragen zo'n 30 tot 40 miljoen Euro. Geschat wordt dat een half miljoen m³ grond is verontreinigd. KLM, Schiphol en Rijnland willen nu een scherm om de verontreinigde grond plaatsen om verdere vervuiling te voorkomen (beheersmaatregel). De kosten hiervan zullen deze drie partijen (vooralsnog) dragen. Het is de bedoeling om in januari een aanvang te maken met de plaatsing van dit bentoniet scherm. In maart dient deze geheel geplaatst te zijn.

Het deel van de verontreinigde grond in de bassins - dat ligt op de plaats van het nieuwe tracé van de N201- is ingekaderd en zal worden opgeruimd. Hiermee wordt de aanleg van de N201 begin 2012 volgens planning mogelijk. De kosten van ruim € 3 mln. zullen worden betaald door het projectbureau N201+ en later worden verhaald op de veroorzaker van de vervuiling.

In tegenstelling tot de bergbezinkbassins is de gemeente bevoegd gezag over Evides. Aanvankelijk leek bij Evides op basis van de toen bekende informatie te kunnen worden volstaan met het monitoren van de vervuiling. Latere rapportages van de RIVM gaven aan dat er afdoende maatregelen getroffen moeten worden die verder gaan dan monitoren. Deze maatregelen moeten minimaal bestaan uit beheersmaatregelen vooruitlopend op een saneringsaanpak die vergelijkbaar is als bij de verontreiniging bij de bergbezinkbassins. Evides heeft bij brief van 6 oktober jl. laten weten dat zij volledige verwijdering niet redelijk vindt en neemt vooralsnog geen initiatieven daartoe.

3. RUIMTELIJKE EN ECONOMISCHE ASPECTEN SCHIPHOL

3.1 Bestemmingsplan Schiphol

In 2011 is de milieubeoordeling door de gemeenteraad behandeld. Het besluit daarvan is openbaar bekendgemaakt. Aansluitend heeft vanaf 25 maart jl. het bestemmingsplan Schiphol voor zes weken ter visie gelegen. Naar aanleiding daarvan zijn elf zienswijzen ingediend, zeven betreffende het gebiedsonderdeel Rozenburg en vier andere. De zienswijzen zijn, voorzien van commentaar, aangeboden aan ons College en aan de gemeenteraad.

Begin november 2011 heeft in een raadsessie een hoorzitting voor de indieners van zienswijzen plaatsgevonden. Een week later heeft de gemeenteraad een debat gehouden over het bestemmingsplan Schiphol. Op 24 november heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Schiphol vastgesteld. Hiermee ligt er een allesomvattend bestemmingsplan voor het gehele gebied van Schiphol. Dit bestemmingsplan is in uitgebreid en nauw overleg met de luchthaven tot stand gekomen. Het bestemmingsplan biedt de luchthaven de ruimte om uitvoering te geven aan haar plannen zoals neergelegd in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015. Indien van toepassing zal in 2012 de rechtsbescherming bij de Raad van State plaatsvinden.

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Schiphol

Mede door de gematigde economische ontwikkelingen deze jaren zijn ook de bouwactiviteiten op Schiphol gestagneerd. Voorgenomen uitbreidingen van terminals zijn uitgesteld. De ontwikkeling van kantoren is nagenoeg geheel tot stilstand gekomen.

De bouw van het nieuwe Hilton Meeting & Media Centre is in tegenstelling tot de aanvankelijke bedoeling nog niet begonnen. Verwachting is dat dit in de loop van 2012 wel zal gebeuren.

De bouw van het nieuwe Justitieel Complex vordert gestaag. Volgens planning zal dit gebouw op 1 oktober 2012 worden opgeleverd. Na een korte proefperiode kan het complex dan voor 1 januari 2013 in gebruik genomen worden. De nieuwbouw van het schuin tegenover het Justitieel Complex gelegen complex van de Koninklijk Marechaussee zal naar verwachting medio 2013 worden opgeleverd.

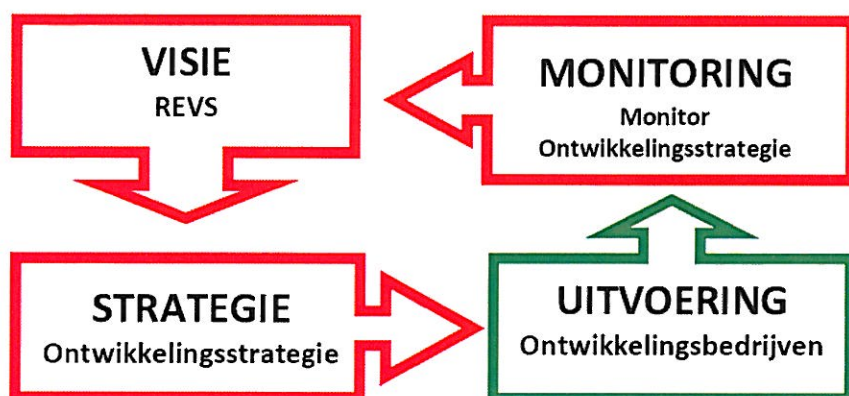
In 2011 is op uitgebreide schaal een aanvang gemaakt met het handhaven van de voor de passagiers van Schiphol ingerichte particuliere parkeerterreinen. Ondanks dat is het aantal initiatieven in 2011 weer sterk toegenomen. Om de handhaving effectiever te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk dat we daar als gemeente duidelijk beleid voor opstellen. Daartoe wordt momenteel een beleidsregel opgesteld.

Met het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan Schiphol is ook de vestiging van een parkeerplaats voor Schipholpassagiers aan de Kruisweg mogelijk geworden. Op exact aangegeven locaties kan zowel ten oosten als ten westen van de Beechavenue langs de Kruisweg een parkeerterrein worden ingericht met een capaciteit van 750 auto's op elk van deze terreinen. Inmiddels is er contact met een ondernemer die het terrein aan de oostzijde wil gaan exploiteren.

3.3 Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio

Het Bestuursforum Schiphol – een samenwerkingsverband tussen de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, in samenwerking met Schiphol Group en de Schiphol Area Development Company (SADC) – richt zich op het benutten en versterken van de economische potentie die voortvloeit uit de aanwezigheid van de nationale luchthaven in de regio.

Het belangrijkste beleidskader van het Bestuursforum is de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS). De REVS is onderdeel van een cyclus die bestaat uit visie, strategie, uitvoering en monitoring. Dit systeem levert drie documenten op: de REVS, de Ontwikkelingsstrategie REVS en de Monitor REVS.



De REVS betreft de toekomstvisie op de ruimtelijk economische ontwikkeling van de Schipholregio. De huidige REVS 2009-2030 is een actualisering van de REVS van 2001/2002 en is in februari 2009 door het Bestuursforum vastgelegd.

De Ontwikkelingsstrategie REVS is de concretisering van de REVS in een programma voor de ontwikkeling van internationaal georiënteerde bedrijfs- en kantoorlocaties in de Schipholregio. In het kader van de ontwikkelingsstrategie REVS zijn er in 2011 twee onderzoeken uitgevoerd:

- Een clusteronderzoek door de Universiteit Utrecht;
- Een internationale benchmark door de REVS werkgroep kwaliteit

Deze twee onderzoeken vormen de basis voor de ontwikkelingsstrategie REVS die in het eerste kwartaal van 2012 gereed is.

De Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS is een jaarlijkse voortgangsrapportage van de Ontwikkelingsstrategie. In 2011 is de Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS 2010 verschenen. De werkgelegenheid op REVS locaties is in 2010 met ruim 9% toegenomen. Ook hebben 52 nieuwe buitenlandse bedrijven zich gevestigd op REVS locaties. De leegstand volgt nagenoeg het gemiddelde landelijke niveau van 14%.

'Schipholgebondenheid'.

Het Bestuursforum Schiphol heeft in relatie tot deze nieuwe denkrichting besloten om de term 'Schipholgebonden' – jarenlang gebruikt om de geschiktheid van een bedrijf voor vestiging in de Schipholregio aan te geven – te vervangen door het begrip 'internationale oriëntatie'. Met dit nieuwe

begrip wordt uitdrukking gegeven aan de metropolitane strategie die centraal staat in de REVS en de ambitie om de internationale concurrentiepositie te versterken. Het gaat in de metropolitane strategie immers niet alleen om de luchthaven als belangrijkste kracht van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), maar om een combinatie van factoren, waarbij het in de Schipholregio vooral gaat om de interactie tussen luchthaven (internationale bereikbaarheid) en de stad (hoogwaardige kennis, creativiteit, cultuur en voorzieningen). Internationaal georiënteerde bedrijven vinden de Schipholregio niet alleen aantrekkelijk omdat het luchtvaartnetwerk binnen bereik ligt, maar ook omdat het metropolitane klimaat hen voordelen biedt.

Op 8 december is door de partijen van het Bestuursforum een convenant getekend waarin is afgesproken dat het vestigingsbeleid niet langer wordt geborgd via selectiecriteria in planologische documenten maar via de Ruimtelijke Economische Visie, de ontwikkelingsstrategie en een convenant. In het convenant is 'internationale oriëntatie' als volgt gedefinieerd: "gerichtheid op, dan wel binding van bedrijven vanuit het bedrijfsproces aan internationale markten waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven met een netwerk van internationale verbindingen (personenvervoer en goederenvervoer) in combinatie met een grootstedelijk milieu (kennis, creativiteit en hoogwaardige arbeidsmarkt) belangrijke vestigingsvoorwaarden zijn". Een nuance daarbij is dat bedrijven vanuit het bedrijfsproces aan internationale markten gebonden dienen te zijn. Dit betekent dat bedrijven ook indirect – via hun toeleverende bedrijfsactiviteiten in een internationale keten – internationaal georiënteerd kunnen zijn.

3.4 Amsterdam Economic Board

Eind 2010 is de Economic Development Board Amsterdam ingesteld (inmiddels is de naam gewijzigd in Amsterdam Economic Board), waarin de overheid, kennisinstituten en het bedrijfsleven samenwerken. Doelstelling van deze Board is om de Metropoolregio Amsterdam tot de top 5 van sterke Europese vestigingsregio's te laten behoren en hierdoor groei van welvaart en werkgelegenheid te realiseren.

De Board richt zich op 7 speerpuntclusters:

- Logistiek
- Financieel zakelijke dienstverlening
- Creatieve industrie
- Flowers en Food
- Life sciences
- Toerisme
- ICT

De Board is gestart met de uitwerking van een gezamenlijke kennis- en innovatieagenda. Hiervoor is door elke cluster een strategie ontwikkeld en zijn iconische projecten geïdentificeerd.

Cluster Logistiek

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.

Programma Smart Logistics Amsterdam

In 2010 heeft de kerngroep de strategie voor de cluster logistiek vastgesteld en een programma ontwikkeld. Dit programma heet Smart Logistics Amsterdam (2012-2015). Het programma heeft een nationale ambitie met een regionale doelstelling. Deze doelstelling is:

- De toegevoegde waarde in de logistieke cluster in MRA groeit tenminste 5% harder dan het Nederlands gemiddelde, mede dankzij een koploperspositie van de regio in het organiseren van “seamless flows”,
- MRA is de smart service hub van Europa en is daarmee de belangrijkste regio van waaruit de virtuele logistiek wordt georganiseerd,
- De logistieke cluster in MRA is internationaal koploper in duurzaamheids prestaties.

In het programma wordt ingezet op kwaliteit op 3 niveaus:

- Smart Ports: dit betekent dat de knooppunten (luchthaven, haven) van topklasse zijn.
- Smart Cargo Hub: dit betekent dat een samenhangend regionaal systeem wordt ontwikkeld dat internationaal concurrerend is.
- Smart Services Hub: de inzet is dat de Metropoolregio Amsterdam een toplocatie is voor de logistieke regio.

3.5 Amsterdam Connecting Trade (ACT) en Seamless Connections

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. In de zomer van 2011 is ACT daarom gevraagd trekker te worden van het programma Seamless Connections. Hiermee wordt duidelijk dat ACT steeds meer terreinoverstijgend opereert en een regionaal belang krijgt. 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, Truckparkeren, Haven van Amsterdam) met elkaar verbonden.

Daarnaast heeft ACT in de zomer van 2011 gewerkt aan de positionering van de Logistieke Westas, middels de publicatie *Amsterdam Connecting Trade: Brandpunt Logistieke Westas*. 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) in 2012 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.

Om optimaal gebruik te maken van de reeds beschikbare structuren wordt de projectcoördinatie van Seamless Connections ondergebracht bij Amsterdam Connecting Trade (ACT), waarin Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en SADC al samenwerken aan een innovatieve en duurzame ontwikkeling van de logistieke Westas (tussen haven, luchthaven en de

bloemenveiling). De Cockpit (stuurgroep) van ACT, wordt daartoe uitgebreid met de Haven Amsterdam en het ministerie EL&I en zal optreden als opdrachtgever voor Seamless Connections.

De Amsterdam Logistics Board (ALB) wordt benut voor advisering en het organiseren van bestuurlijk draagvlak. Daarnaast treedt de ALB op als ambassadeur van Seamless Connections.

Zachte landing PiD gelden

Het ministerie van EL&I heeft in het kader de beëindiging van Pieken in de Delta een budget van € 4,77 miljoen decentraliseerd naar de regio, de zachte landing PiD gelden. De gemeente Amsterdam is de beheerder van deze middelen. De afspraak is gemaakt dat de aanwending van deze middelen primair gericht is op activiteiten in het kader van de Amsterdam Economic Board. Inmiddels is door het Platform Regionale Economische Structuur (PRES) besloten om een Regionaal Budget Board Projecten in te stellen. Dit betekent dat naast de gedecentraliseerde Rijksgelden tevens een bijdrage aan de overheden in de regio wordt gevraagd. Aangezien het gaat om stimulering van Economisch Beleid heeft Haarlemmermeer € 100.000,- toegezegd vanuit het budget Economie. Door het cluster logistiek is voor het speerpuntproject Seamless Connections uit dit Regionale budget een bijdrage van € 1.000.000,-- gevraagd. In januari 2012 zullen de bestuurders van de PRES beslissen over deze aanvraag.

3.6 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. In 2011 is Amsterdam weer in de Top 5 geëindigd van de European Cities Monitor. 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. De werkwijze van AAA blijkt succesvol, zoals resultaten uit bijvoorbeeld het Aerospace cluster laten zien. Met 70 internationale aerospace bedrijven en 10.000 medewerkers in de MRA en diverse toonaangevende nieuwkomers zoals Bombardier Aerospace, Mitsubishi Aircraft Corporation en Aeroconseil groeit het aantal bedrijven in dit cluster fors. AAA werkt in structurele dialoog met kernspelers uit het cluster aan nieuwe concepten zoals een Re-delivery Center, One Logistics en een Incubator Centrum. Ook het cluster logistiek timmert hard aan de weg. Voor dit cluster, als één van de zeven speerpuntclusters van de Amsterdam Economic Board, is in 2011 een samenhangend programma 'Smart Logistics Amsterdam' (SLA) ontwikkeld. AAA is aangewezen als uitvoeringsorganisatie van het project Marketing Smart Logistics Amsterdam.

3.7 Uitvoeringsstrategie Plabeka

De bestuurders van de Metropoolregio Amsterdam hebben op 23 juni 2011 de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 vastgesteld. Er zijn afspraken gemaakt over het programmeren van het planaanbod van kantoren- en bedrijventerreinen, de aanpak van de leegstand van kantoren en het intensiveren van de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen. We werken zo als regio aan een gezonder vestigingsklimaat. De aanpak moet de economische topositie van de Metropoolregio Amsterdam in Europa versterken. De bijdrage van Haarlemmermeer aan de Uitvoeringsstrategie is vastgesteld in het college en besproken in de raad en zal verder worden uitgewerkt in de Kantoren- en bedrijvenstrategie Haarlemmermeer.

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 (structuur)visie, juridisch kader (actualisatie van de AMvB LIB) en uitvoeringsagenda actief bij aan de concurrentiekracht van Nederland nu en de komende decennia. Het programma SMASH levert een helder en aansprekend integraal ruimtelijk en ruimtelijk-economisch toekomstperspectief voor de metropoolregio Amsterdam en draagt bij aan behoud en versterking van de catchment area van Schiphol.

Haarlemmermeer is goed vertegenwoordigd in SMASH. Onder leiding van Haarlemmermeer wordt, in nauwe samenwerking met Provincie Noord Holland, Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam en Schiphol Group, de regionale lijn uitgezet die input geeft aan het rijkstraject. De planning van het Rijk is om voor de zomer van 2012 de Structuurvisie af te ronden.

4. Europa

Haarlemmermeer neemt actief deel aan 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. In het kader van de ARC is Haarlemmermeer en Provincie NH leadpartner geweest van het project Quality of Life in Airportregions (QLAIR). In 2011 is in samenwerking met de ARC het eindrapport "strategic guidelines" gepubliceerd, waarin de zichtbaarheid van de Schipholregio en de profilering van politieke doelen rond luchthavenontwikkeling en ruimtelijke-economische ontwikkelingen belangrijke rol heeft vervuld en bouwstenen heeft geleverd voor het eindrapport. De strategic guidelines zijn in 2011 vervolgens vertaald in een "actionplan QLAIR" met concrete acties op gebied van governance, compensatie, investeringen in luchthavenomgeving, informatie/communicatie, grondgeluid en ruimtelijke ordening in samenhang met luchtverkeer (Air Traffic Management).

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.

Gerelateerd aan het belang van informatievoorziening heeft Haarlemmermeer in 2011 door Geluidsnet een jaarrapportage voor het gebruiksjaar 2010 laten maken. De jaarrapportage van Geluidsnet laat voor het operationeel jaar 2010 voor de 8 meetpunten binnen Haarlemmermeer het aantal vliegtuigbewegingen per dag en nacht en de geluidsbelasting in Lden en Laeq zien. Verder wordt elk meetpunt afzonderlijk in de bijlagen gedetailleerd omschreven. De jaarrapportage concludeert dat de geluidsbelasting op basis van metingen bij alle meetpunten 52 dB(A) Lden of hoger is. De hoogste geluidsbelasting wordt geconstateerd in Zwanenburg, waar in 2010 waardes zijn gemeten van maximaal 60,2 Lden en 57,1 Laeq.

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 het Alders advies middellange termijn.

De kwaliteitsborging van NOMOS is in 2011 uitgevoerd door Ardea Acoustics & Consult. Op basis van deze kwaliteitsborging wordt geconcludeerd dat NOMOS vliegtuigpassages boven de drempel correct herkend. 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.

Verder heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu Ardea opdracht gegeven onderzoek te doen naar de drie geluidmeetsystemen die rond Schiphol bestaan (NOMOS, Geluidsnet en Luistervink). Aanleiding voor het onderzoek is de discussie die in de publieke ruimte is ontstaan over de verschillen tussen de systemen en vragen die in de Tweede Kamer gesteld worden over de functionaliteit en output van de systemen. Dit rapport moet zo spoedig mogelijk verschijnen.

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.

In 2011 is hard verder gewerkt aan de informatievoorziening. resultaat hiervan is de lancering van een website waarop bewoners in de omgeving van de luchthaven informatie kunnen vinden over het aantal vluchten en over geluidsinformatie. De module Wonen bij Schiphol is vanaf december 2011 te bezoeken via de website www.bezoekbas.nl en is ook te raadplegen via de gemeentelijke website.

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 2011 is deze website onderhouden met actuele data en informatie.

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 2012 zal er, net als in 2011, gewerkt worden aan de uitwerking van het Aldersakkoord en de convenanten. Haarlemmermeer blijft in de uitvoeringsorganisatie van de Alderstafel participeren. 2012 wordt een cruciaal jaar voor het experiment met het Nieuwe Normen- en Handhavingstelsel: in het tweede en laatste jaar van dit experiment zal moeten blijken of het nieuwe stelsel een verbetering is ten opzichte van het oude stelsel.

Verder zal de uitwerking van de Rijksstructuurvisie 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.

Haarlemmermeer is tegen ongebreidelde groei rondom de luchthaven. Wij willen “bouwen met verstand”; omdat we van mening zijn dat de geluidshinder niet stopt of begint bij een contourlijn op de kaart. Aangezien de ruimte binnen Haarlemmermeer schaars is, Haarlemmermeer een groeigemeente is en zij van mening is dat bouwen net buiten de geluidscontour nieuwe gevallen van geluidgehinderden kan opleveren, staat Haarlemmermeer in de nabije toekomst voor een grote uitdaging. Haarlemmermeer streeft ernaar selectief en ‘met verstand’ om te gaan met de beschikbare ruimte. Dit verwacht Haarlemmermeer ook van de andere partijen binnen het luchthavendossier. In dit verband is het ook van groot belang dat (toekomstige) bewoners op een adequate manier worden geïnformeerd over het wonen bij Schiphol.

Daarnaast zal wederom aandacht besteed worden aan de communicatie met buurgemeenten en bewoners. Hierbij dient een helder beeld overgebracht te worden van wat de lusten en de lasten kunnen zijn van wonen en werken vlakbij de luchthaven. Ook gaan wij in 2012 de discussie aan met gemeenten in de regio over de juiste balans tussen het eigen belang en het gemeenschappelijke belang als het gaat om hinderbeperking. Het beperken van hinder rondom Schiphol blijft als een waterbed: drukken we de hinder op de ene plek de kop in, dan komt het op de andere plek omhoog. Een open dialoog is nodig om te bepalen op wat voor manier en in welke mate we het acceptabel vinden om hinder te verplaatsen.

Tevens zal op de website up to date gehouden worden voor wat betreft de stand van zaken van de hinderbeperkende maatregelen. Wij zijn van mening dat wat betreft communicatie er nog een wereld te winnen valt. Haarlemmermeer wil bewoners en buurgemeenten dan ook actief betrekken bij het verbeteren van de communicatie tussen gemeente, bewoners en buurgemeenten. Wij vinden dat dit punt zeer zeker moet bijdragen aan het verder vormgeven van “CROS 3.0” in 2012.

Verder zal de synergie met Schiphol en de omgeving verder versterkt worden op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en kwaliteit van het vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven. Haarlemmermeer streeft met haar buurgemeenten naar een internationaal sterke en concurrerende regio. Een sterke luchthaven, passend in de omgeving is een essentieel onderdeel hiervan. Om de synergie met de mainport en de regio te versterken, is een divers aanbod van op de (internationale) vraag afgestemde werklocaties nodig, een ruim en gedifferentieerd aanbod van woningen en woonmilieus, en een uitstekende interne en externe bereikbaarheid van de regio.

De Ontwikkelingsstrategie REVS die in het eerste kwartaal van 2012 zal verschijnen is de concretisering van bovenstaande ambities in een programma voor de ontwikkeling van internationaal georiënteerde bedrijfs- en kantoorlocaties in de Schipholregio.

In Europees verband (Airport Regions Conference) zullen de aanbevelingen uit het project Quality of Life in Airport regions worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Ook zal gefocust worden op een nauwere samenwerking met en kennisdeling tussen 4 andere grote hub/luchthavenregio's

Tot slot zal Haarlemmermeer bij het Rijk blijven aandringen op het inzichtelijk maken van nut en noodzaak van een 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.