

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 110

Haarlem, 28 september 2006

Onderwerp: Middellange termijnvisie ontwikkeling Schiphol en omgeving (Naar een betere relatie tussen luchthaven en omgeving)

**Bijlagen: - ontwerpbesluit
- middellange termijnvisie**

1. Inleiding

Door de provincie is samen met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) partners Amsterdam en Haarlemmermeer de visie voor de middellange termijn Schiphol en omgeving uitgewerkt. Bij de ontwikkeling van de middellangetermijnvisie werd gekozen voor een gefaseerde aanpak. De eerste fase was de opstelling van een inventariserende contourennotitie en een stappenplan door de Provincie.

Deze werden op 24 april jl. in Provinciale Staten besproken. In vervolg op de contourennotitie is conform het stappenplan een agenderende en probleemstellende hoofdlijnennotitie opgesteld waarbij de reacties van PS zijn verwerkt. Op basis van deze hoofdlijnennotitie is de voorliggende middellange termijn visie opgesteld.

Deze visie is 30 mei jl. in het college van GS behandeld. Het college heeft besloten:

1. In te stemmen met de middellangetermijnvisie ontwikkeling Schiphol en omgeving en de daarin opgenomen beleidsmaatregelen (met wijziging);
2. De visie ter instemming 2 juni aan de BRS-kern voor te leggen.
3. Direct na de BRS-kernvergadering een gezamenlijk persbericht uit te brengen door de BRS-kern partners.
4. De visie na 2 juni te gebruiken als:
 - a) uitgangspunt in overleggen met regio-partners, andere belanghebbenden en het Rijk
 - b) inzet van de BRS Kern bij het beoogde convenant tussen sector, Rijk en regio,
 - c) basis voor de lobby naar de Tweede Kamer.

De colleges van Amsterdam en Haarlemmermeer hebben 30 mei resp. 6 juni ingestemd met de middellangetermijnvisie. Op 2 juni heeft de BRS-kern ingestemd met de middellangetermijnvisie. Daaraan voorafgaand hebben de leden van BRS-groot¹ op 12 mei geconstateerd dat zij zich in grote lijnen kunnen vinden in de visie.

Ter voorbereiding op behandeling in Provinciale Staten hebben vier statencommissies op 28 september 2006 in een gezamenlijke vergadering gedebatteerd over de middellange termijn visie en de daarin opgenomen door GS en BRS gewenste maatregelen.

¹ BRS-groot zijn de Provincie Noord-Holland, en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Beverwijk, Castricum, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Muiden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Weesp, Wormerland, en Zaanstad, de samenwerkingsverbanden van de regio's Alkmaar, Zuid-Kennemerland, Waterland, Gooi- en Vechtstreek en ROA en de provincies Zuid-Holland en Utrecht.

2. Procedure

De middellangetermijnvisie is een initiatief van het college van GS van Noord-Holland. Daarbij heeft het college de voorkeur uitgesproken voor een regionale visie. De voorliggende visie is dan ook in nauw overleg met de BRS-kern partners Amsterdam en Haarlemmermeer tot stand gebracht.

Een concept van de middellangetermijnvisie is zowel ambtelijk als bestuurlijk besproken met de BRS-kern en de BRS-groot partners. Uit deze overleggen kan worden geconcludeerd dat er regionaal draagvlak is voor de beleidsinzet en de daaruit volgende maatregelen.

Naast de BRS-partners is nog een groot aantal partijen geconsulteerd. Het gaat daarbij om de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS), Schiphol Group, KLM, de ministeries van V&W, VROM en EZ, de provincie Flevoland, de Kamer van Koophandel en de Milieufederatie Noord-Holland.

Op 21 april jl. is het kabinetstandpunt over Schiphol gepubliceerd. De visie is gebruikt als regionale reactie op het kabinetsstandpunt, ook in het bestuurlijk overleg tussen Staatssecretaris en BRS. De visie is breed verspreid naar betrokken partijen waar onder de betrokken bewindslieden in het Kabinet en de leden van de Tweede Kamer (Vaste Kamercommissie V&W).

In het kabinetsstandpunt staat o.a. dat het Rijk met de sector een convenant wil sluiten over het terugdringen van de hinder. In een gezamenlijke reactie van BRS, CROS, KLM en Schiphol Group is aangegeven dat de regio bij dit convenant wil worden betrokken. Daarbij is voor de BRS de middellangetermijnvisie de basis voor het convenant.

3. Inhoud visie en beleidsmaatregelen

In de kern gaat het in de visie voor de middellange termijn om de vraag hoe de knooppuntfunctie behouden kan worden en hoe de wederzijdse relatie tussen luchthaven en omgeving geoptimaliseerd kan worden: enerzijds door minimalisatie van negatieve omgevingseffecten, anderzijds door maximalisatie van positieve effecten. Uitgangspunt is de metropolitane strategie, die beoogt internationale achterstanden in arbeidsparticipatie, aantrekkelijkheid en innovativiteit van Noordvleugel en Randstad weg te werken en weer terug te keren in de Europese top. De metropolitane strategie werd eerder bestuurlijk onderschreven in ondermeer de Noordvleugelbesluiten en in het Verbreed Mainport Programma.

Bij die strategie gaat het enerzijds om economische structuurversterking door het benutten van de sterke punten in het economische profiel van de regio, anderzijds om het verbeteren van het woon-, werk- en leefklimaat. De verbeterde relatie tussen Schiphol als knooppunt van een mondiaal netwerk en de regionale omgeving vormt een belangrijke schakel in deze strategie.

De analyse mondt uit in een viertal speerpunten:

- Bij voorrang dient gewerkt te worden aan *verbetering van de woon- en leefomgeving*. De overlast, veroorzaakt door de luchtvaart en daarmee samenhangende activiteiten, moet worden beperkt c.q. zo veel mogelijk teruggedrongen worden en waar nodig voldoende worden gecompenseerd.

Er is op deze punten een forse inhaalslag nodig. Vandaar de inzet op een leefbaarheidsprogramma, versnelling van de uitvoering van groenprojecten en de ontwikkeling van gedifferentieerde woonmilieus in het kader van de Noordvleugelacties

en het Rijksprogramma Noordvleugel. Deze acties maken de regio ook vanuit economisch perspectief aantrekkelijker.

- Er wordt ingezet op het *ontwikkelingsperspectief voor Schiphol als duale hub*, waarbij de beschikbare fysieke en milieuruimte *selectief* worden benut. Het gaat daarbij niet om groei als zodanig, maar om het waarborgen van voldoende schaal en marktaandeel voor het in standhouden van het wereldwijde netwerk. De aanduiding “duale” refereert aan een bepaalde mate van complementariteit tussen de netwerken van de Skyteam leden KLM en Air France.

Het noemen van het aantal vliegbewegingen of passagiers dat op termijn mogelijk of gewenst beschouwd zou kunnen worden, is niet opportuun. Het gaat erom de beschikbare milieuruimte zo goed mogelijk te benutten voor de publieke rol die de luchthaven als uitvalsbasis en toegangspoort voor ons land speelt.

- Met *stimulering van vernieuwing van de vlootsamenstelling en optimalisering van de afwikkeling van het vliegverkeer* wordt beoogd hinder te minimaliseren en tegelijk de beschikbare geluidscapaciteit zo goed mogelijk te benutten en te verruimen. Er liggen hier nog tal van mogelijkheden om deze dubbele doelstelling te realiseren, zoals bij voorbeeld door verbetering van vliegroutes en -procedures.
- Tenslotte dienen de *landzijdige voorwaarden* in de ruime zin van het woord gewaarborgd te worden om de kansen ook te benutten. Ook hier is selectiviteit gewenst. De inzet van de regio ter *versterking van de economische structuur* door onder meer een betere benutting van het economische profiel, verbetering van de samenhang, versterking van de kenniseconomie en een stevige inzet op promotie en acquisitie vormen een complement op deze strategie met betrekking tot de relatie tussen de regio en de luchthaven.

Hieruit zijn vier typen maatregelen geïdentificeerd.

1. Verbeteren van de leefbaarheid door beperking van de hinder
2. Investeren in een leefbaarheidsprogramma voor de regio rond Schiphol
3. Een selectief ontwikkelingsbeleid voor de luchthaven
4. Gericht ruimtelijk accommoderen van woon- en bedrijfslocaties en mobiliteit

De volgende tabel geeft een overzicht van de globaal geformuleerde maatregelen. In de desbetreffende paragrafen zijn deze nader gespecificeerd en gemotiveerd. Het gaat ten dele om maatregelen die al in eerdere beleidskaders zijn vastgelegd, zoals het Streekplan Noord-Holland Zuid, de Noordvleugeldocumenten en het Verbreed Mainport Programma. Ze worden hier in onderlinge samenhang en in samenhang met aanvullende maatregelen geformuleerd.

De maatregelen bouwen voort of zijn een nadere uitwerking van eerdere bestuurlijke besluitvorming in het kader van de Ruimtelijk-Economische Visie Schiphol, Streekplan, de Noordvleugelconferenties, het Bereikbaarheidsplatform Noordvleugel, het Verbreed Mainport Programma en de Verbetervoorstellen in het kader van de Evaluatie Schipholbeleid. Andere maatregelen zijn geïnspireerd door of gebaseerd op eerder in GS besproken adviezen van de Commissie Eversdijk, de VROM-raad en de Raad voor Verkeer & Waterstaat. Nadere besluitvorming daarover was eerst bij het Kabinetstandpunt aan de orde.

De volgende tabel geeft een overzicht van de globaal geformuleerde maatregelen. In de desbetreffende paragrafen in de middellange termijnvisie zijn deze nader gespecificeerd en gemotiveerd. Voorstellen waarover nog geen eerdere besluitvorming plaats vond, zijn gemarkeerd door cursieve letters.

Cluster	Maatregel
4.1 Verbeteren leefbaarheid door minder hinder	
4.1.1 Stimuleren stillere vloot	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zo groot mogelijke tariefdifferentiatie naar geluidstype</i> • <i>Met slotallocatie stillere vloot stimuleren</i> • <i>Lawaaiige toestellen ('Onderkant Hoofdstuk 3') ook overdag weren</i>
4.1.2 Bundeling vliegbewegingen	<ul style="list-style-type: none"> • <i>LVNL wordt gevraagd routevoorschriften buitengebied aan te passen</i> • <i>LVNL wordt gevraagd stappenplan implementatie te maken</i> • <i>Ruimere compensatie, isolatie- en verhuisfaciliteiten in het convenant</i> • <i>Ruimtelijk beleid wordt ingezet om hinder te beperken</i>
4.1.3 Stillere naderingsprocedures, sneller opstijgen	<ul style="list-style-type: none"> • <i>LVNL moet mogelijkheden glijvluchten en steiler landen/stijgen onderzoeken</i> • <i>Routes in buitengebied verplaatsen naar buiten bevolkingsconcentraties</i>
4.1.4 Hinder in nacht beperken	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Nacht reserveren voor hub-verkeer en aantoonbaar noodzakelijke charters en vrachtluchten</i> • <i>Nachtluchten duurder maken door sterkere tariefdifferentiatie</i> • <i>Tussen 6 en 7 uur geluidsoverlast belangrijker maken bij baankeuze</i> • <i>Voorschriften vliegprocedures tussen 6 en 7 uur aanscherpen</i> • <i>Tussen 6 en 7 is het gebruik van meer dan 3 banen niet acceptabel</i>

Cluster	Maatregel
4.1.5 Meten en flitspalen	<ul style="list-style-type: none"> • Steun voor geluidsmetingsysteem, burgers actief informeren • BRS ondersteunt boetesysteem met behulp van flitspalen als aanvullend instrument op handhavingspunten
4.1.6 Beperken geluidhinder buitengebied	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Terugdringen hinder door optimaliseren vliegroutes, preferentieel baangebruik en vliegprocedures</i> • <i>Extra cordon handhavingspunten is niet wenselijk: het beperkt de mogelijkheden tot optimalisering en leidt niet tot terugdringen hinder</i> • <i>LVNL wordt gevraagd aan te geven of er ‘gaten’ in het huidige cordon aan handhavingspunten zijn; zo ja, dan moeten die z.s.m. gedicht worden</i>
4.1.7 Beperken grondgeluid	<ul style="list-style-type: none"> • Samen met sector wordt grondgeluid aangepakt, ook het Rijk moet verantwoordelijkheid nemen en regelgeving aanpassen
4.2 Investeren in leefomgeving (leefbaarheidsprogramma)	
4.2.1 Informatie en inspraak	<ul style="list-style-type: none"> • Steun verbeteren informatiesysteem door CROS en sector, onder meer door meetsysteem • Informatievoorziening door gemeentes aan nieuwe bewoners en in bestemmingsplannen wordt verbeterd • <i>Steun formele adviserende rol CROS, met in achtnaam bevoegdheden, taken en verantwoordelijkheden lokale en regionale overheden</i> • Steun experimenteren via CROS-pilots
4.2.2 Isolatie en compensatie	<ul style="list-style-type: none"> • Isolatieprogramma's nog individueler inrichten • <i>BRS maakt inventarisatie schrijvende gevallen; die moeten opgelost worden in leefbaarheidsprogramma</i>
4.2.3 Ruimtelijke kwaliteit: inrichting en groenstructuur	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Onderzoeken of compensatie mogelijk is indien plannen door ruimtelijke beperkingen suboptimaal of duurder uitgevoerd moeten worden</i> • Onderzoek wenselijkheid verruiming compensatie/isolatie instellingen • Uitvoering groenstructuur sneller realiseren, bezuinigingen voorkomen • <i>Onzekerheden in ruimtelijke inrichting terugdringen</i>
4.2 Investeren in leefomgeving (leefbaarheidsprogramma)	
4.2.4 Overige aspecten leefbaarheidsprogramma	<ul style="list-style-type: none"> • Programma wordt nader uitgewerkt, Rijk moet meefinancieren, gezien het nationale belang van Schiphol

Cluster	Maatregel
4.3 Selectieve groei Schiphol	
4.3.1 Uitplaatsing vliegbewegingen	<ul style="list-style-type: none"> • Maximale uitplaatsing general aviation, low-cost carriers, charters en mogelijk deel vrachtverkeer naar Lelystad • Rijk moet nu reeds mogelijkheden uitplaatsing onderzoeken; het is niet wenselijk te wachten op uitwerking door sector • <i>Decentralisatie bevoegdheden Lelystad naar Flevoland is ongewenst</i>
4.3.2 Saldering handhavingspunten	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tegen saldering, tenzij totale hinder en aantal gehinderden niet toeneemt en er geen structurele verschuiving plaatsvindt</i>
4.3.3 Aanpassing banenstelsel	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisatie banenstelsel wordt niet uitgesloten, een toename van het aantal banen wordt uitgesloten; voor 1-4-2008 moet er duidelijkheid zijn
4.3.4 Tweede terminal	<ul style="list-style-type: none"> • 2e terminal tussen A4-A5-A9 wordt niet onmogelijk gemaakt • Complexiteit ruimtelijke inrichting vergt snelle duidelijkheid
4.4 Gericht ruimtelijk accommoderen	
4.4.1 Externe veiligheid, gebiedsgerichte beperkingen	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Meer maatwerk bij bouwbeperkingen, doel is verkleinen ongevalkans op relevante plekken</i> • <i>Vermindering risico's primair door verbeterde vliegprocedures</i> • <i>Vergroten van zones zonder dat effecten duidelijk zijn is onwenselijk</i> • Uitgangspunt is brief die in 2001 door Rijk aan TK is verzonden
4.4.2 Ontwikkelen woonlocaties	<ul style="list-style-type: none"> • Grote woonlocaties en gedifferentieerde woonmilieus moeten snel in Noordvleugel gerealiseerd worden; snelle uitvoering gebiedsuitwerking Haarlemmermeer - Bollenstreek • Bouwen buiten de 20 Ke zone zoals in de Legmeerpolder (1.000 woningen) en Noordwijkerhout moet mogelijk zijn
4.4.3 Ontwikkeling werklocaties	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte rond Schiphol voor luchthavengebonden bedrijvigheid; criteria hiervoor worden bewaakt, locaties moeten wel goed kunnen profileren • Overige bedrijvigheid wordt elders in regio geacommodeerd; • Bij Schiphol Centrum mag 135.000 m2 gerealiseerd worden. • De Zuidas wordt ontwikkeld tot internationale toplocatie. Schiphol Noordwest mag alleen ontwikkeld worden bij aantoonbare behoefte • Werkstad A4 wordt ontwikkeld zonder extra druk op bereikbaarheid en milieu • Ontwikkeling Badhoevedorp-Zuid, blauwe en groene opgave driehoek A4-A5-A9 realiseren
4.4.4 Investeren in bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere, OV bereikbaarheid Schiphol, corridorstudie parallel structuur A4, en Ongestoord Logistiek Systeem ten behoeve van Werkstad A4 moeten uitgewerkt en uitgevoerd worden • Beprijzing conform advies commissie Nouwen moet ingevoerd worden

5. Voorstel

Het presidium stelt voor

1. in te stemmen met de voorliggende middellangetermijnvisie ontwikkeling Schiphol en omgeving en de daarin opgenomen beleidsmaatregelen;
2. de visie breed in te zetten in regionale en Rijks overleggen, inclusief het beoogde convenant tussen sector, Rijk en regio, en deze te gebruiken voor de lobby naar de Tweede Kamer.

A.P. van der Meché , voorzitter

C.A. Peters, statengriffier

Ontwerpbesluit

Nr. 110

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van het presidium;

besluiten:

1. in te stemmen met de voorliggende middellangetermijnvisie ontwikkeling Schiphol en omgeving en de daarin opgenomen beleidsmaatregelen;
2. de visie in te zetten in regionale en Rijks overleggen, inclusief het beoogde convenant tussen sector, Rijk en regio, en deze te gebruiken voor de lobby naar de Tweede Kamer.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier.

Titel: Vd 110: Middellange termijnvisie ontwikkeling Schiphol e.o.

Datum: 28-09-2006

Nummer: 110