

Contourennotitie Middellange en zeer langetermijnvisie Schiphol

Versie 14 februari 2006

In deze Contourennotitie Langetermijnvisie Schiphol wordt de inhoudelijke hoofdlijn van de in ontwikkeling zijnde visie uitgewerkt. Uitgegaan wordt van bestaand beleid. Het karakter van de notitie is vooral agenderend en probleemstellend en dient mede als basis voor de gedachtewisseling met het Rijk over de ontwikkeling van Schiphol. Twee vragen staan daarin centraal: (1) Wat is onze positiebepaling ten opzichte van het Rijksbeleid in wording? en (2) Welke thema's en vragen worden in de langetermijnvisie uitgewerkt?

1. Waarom een visie voor de lange termijn?

1.1 Aanleiding

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland gaven op 20 december 2005 opdracht tot het ontwikkelen van een visie voor de ontwikkeling van luchthaven Schiphol en omgeving voor de middellange en zeer lange termijn. Achtergrond voor deze opdracht zijn de zorgen bij het College van GS over de kwaliteit van de leefomgeving rond Schiphol, de landzijdige ontwikkeling in relatie tot de bereikbaarheid van de Noordvleugel en dreigende knelpunten in de ontwikkeling van luchthaven Schiphol tegen de achtergrond van internationale dynamiek in de luchtvaart.

Het College heeft gevraagd om het opstellen van de visie zoveel mogelijk gezamenlijk met de regionale partners, al dan niet in BRS¹-verband, op te pakken. Gekozen is voor een gefaseerde aanpak, waarbij in eerste instantie een contourennotitie op hoofdlijnen en een stappenplan voor de verdere uitwerking wordt opgesteld, waarna de visie voor de middellange en zeer lange termijn nader kan worden uitgewerkt. In deze contourennotitie komt vooral de middellange termijn aan de orde. Daarnaast heeft GS gevraagd de mogelijkheden op de zeer lange termijn te onderzoeken.

Recent is door de regionale partners gezamenlijk het Verbreed Mainport Programma opgesteld, alsmede verbetervoorstellen in het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid (MEIS). Daarin staat primair de korte termijn centraal. Een aantal actuele ontwikkelingen versterkt de urgentie om snel te beschikken over een regionale visie ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol op langere termijn. Het Rijk staat op het punt om een aantal producten naar buiten te brengen die zicht geven op de kabinetsvisie op de lange termijnontwikkeling van Schiphol. Op dit moment loopt bij het Rijk de evaluatie van de wet luchtvaart (Project MEIS), het project Mainport Schiphol (visie op de toekomst) en een mogelijke herziening van het groepsrisicobeleid. Eind februari komen daarvan de eerste resultaten ter beschikking. Het kabinet wil, op basis van deze resultaten en de discussie met de Tweede Kamer, voorjaar 2006 een standpunt innemen over de ontwikkelingen van Schiphol voor de middellange en lange termijn. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland willen daarvoor, pro-actief, een eigen visie ontwikkelen, bij voorkeur met regionale partners, mede ter beïnvloeding van de behandeling en ter voorbereiding van het kabinetsstandpunt in de Tweede Kamer. Bovendien is een herziening van het streekplan Noord-Holland Zuid in procedure inzake de verlenging tot april 2008 van de planologische reservering voor eventuele aanpassing van het banenstelsel; in april 2008 moet er ook duidelijkheid zijn over het (daarmee samenhangende) tracé van de omlegging van de N201.

1.2 Probleemstelling

De druk op de ruimte in de Schipholregio is groot. Met de effecten van de luchthavenontwikkeling neemt ook de invloed op de leefomgeving toe. Uit diverse recente rapportages² blijkt dat een groot gebrek aan vertrouwen bestaat tussen omwonenden, sector en diverse betrokken overheden. Dit heeft mede te maken met het weinig transparante milieustelsel en de onduidelijke rolverdeling tussen publieke partijen en de sector. Daarnaast lijkt het huidige stelsel onvoldoende prikkels te kennen om

¹ Bestuurlijke Regie Schiphol

² Bronnen: VROM-Raad, januari 2006, Schiphol: Meer markt voor de Mainport; Raad voor Verkeer en Waterstaat, januari 2006, Onweer zuivert de lucht; Commissie deskundigen vliegtuigeluid, januari 2006, Luid, maar duidelijk

het luchtverkeer en de leefbaarheid te optimaliseren. Betrokkenen zijn het eens dat er behoefte is aan nieuwe evenwichten tussen de kwaliteit van de leefomgeving en het economische belang van Schiphol. Er lijkt in de genoemde rapportages consensus te bestaan over de noodzaak van een fundamentele heroverweging van het huidige Schipholbeleid. Overigens is de kwaliteit van de woon-, werk en leefomgeving ook van economisch belang: als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven en instellingen, maar ook vanuit de optiek van de arbeidsmarkt.

Diverse ontwikkelingen kunnen er toe leiden dat het aantal en de frequentie van de intercontinentale verbindingen van en naar Schiphol onder druk komen te staan, en daarmee de economische positie van de (Noordvleugel van de) Randstad. Dit vraagt om tijdige en mogelijk verstrekkende keuzes ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol op langere termijn. Als gevolg van de praktische uitwerking van het huidige normenstelsel rond Schiphol stuit de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen mogelijk al binnen enkele jaren op grenzen; bij hoge groei van het luchtverkeer is dat mogelijk al in 2008 het geval. De groeimogelijkheden binnen de huidige wet zijn beperkt. Uit de Economische Effectrapportage Schiphol³, blijkt dat een blijvend capaciteitstekort op middellange termijn zal leiden tot substantiële prijsverhogingen van het luchtverkeer op Schiphol, wat vergaande consequenties kan hebben voor de ontwikkeling van de luchtvracht en voor de hubfunctie van Schiphol. Dit zou zeer forse negatieve effecten hebben op toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Daarnaast heeft de dynamiek in de internationale luchtvaart – zoals de liberalisering, de opkomst van low cost carriers en alliantievorming – mogelijk consequenties voor de bijzondere positie van Schiphol.

Het is van groot belang om vanuit een integraal perspectief te kijken naar de problematiek en mogelijke maatregelen. De maatregelen zijn verschillend van aard, deels generiek (zoals het versterken van het investeringsklimaat en de internationale concurrentiepositie) en deels fysiek (zoals aanleg van infrastructuur en groen en de reservering en ontwikkeling van woningbouw- en bedrijfslocaties). Er zijn echter sterke samenhangen tussen deze “afzonderlijke” deelsystemen, zoals uitgewerkt in de Metropolitane strategie. Deze strategie vormt ook het uitgangspunt voor de acties in het kader van de Noordvleugelconferenties en van het Verbreed Mainport Programma van de BRS.

Uitgangspunt lange termijn visie:

- behoud, en zo mogelijk versterking, van zowel de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol als van de Noordvleugeleconomie.

Doelstellingen lange termijn visie:

- inzichtelijk maken onder welke voorwaarden verwachte verdere groei van Schiphol op de huidige locatie mogelijk is;
- verkennen van realistische beleidsopties voor als op de huidige locatie definitieve grenzen in zicht komen.

Planning traject formulering visie:

Fase 1: Contourennotitie en stappenplan (januari - 20 februari 2006)

- Uitwerking inhoudelijke hoofdlijnen en de organisatie van het vervolgproces.

Fase 2: strategische visie en uitwerkingsagenda (maart- april 2006)

In de maanden maart en april wordt de contourennotitie uitgewerkt tot een strategische visie op hoofdlijnen. Daarbij zal het accent liggen op de middellange termijn. Daarnaast worden de randvoorwaarden bepaald voor mogelijke ontwikkelingen op de zeer lange termijn. Vooral voor de zeer lange termijn geldt dat de visie in deze tijdsperiode niet (voldoende) uitgewerkt kan worden, wat er toe leidt dat een verdiepingsagenda voor de 3^e fase wordt opgesteld. Tijdens fase 2 zal tevens communicatie met o.a. Provinciale Staten, BRS-groot partners, CROS, Rijk en sector plaatsvinden. Behandeling in Provinciale Staten is voorzien voor 29 mei 2006.

³ SEO, BCI en TNO, in opdracht van Noord-Holland, Flevoland, Amsterdam, Haarlemmermeer en Almere, alsmede van de departementen V&W en EZ.

Fase 3: verdieping visie zeer lange termijn (mei- december 2006)

Vanaf mei 2006 zal worden gewerkt aan een verdieping van de strategische visie voor de zeer lange termijn. Onder welke omstandigheden komen definitieve grenzen van ontwikkeling van Schiphol op de huidige locatie in zicht? Afhankelijk van de bestuurlijke wegingen kan daarbij de optie van een uitbreiding in zee als een mogelijk af te wegen variant worden meegenomen.

1.3 De leidraad voor de visie is de Metropolitane strategie

De Metropolitane strategie legt een relatie tussen de mainport en de nabij gelegen woon-, werk-en leefomgeving. Met deze, door de Noordvleugelpartijen en Regio Randstad bestuurlijk onderschreven, ruimtelijke investeringsstrategie wordt beoogd om een niveau van grootstedelijke agglomeratievoordelen te realiseren dat kan wedijveren met dat van concurrerende metropolen als Parijs en Londen. De strategie is gericht op ontwikkeling van hoogwaardige grootstedelijke woon- en leefmilieus en op een substantiële verbetering van het vestigingsklimaat en van de onderlinge en interne bereikbaarheid van de economische centra.

Vergeleken met concurrerende stedelijke agglomeraties in het buitenland, heeft de Randstad met zijn versnipperde stedelijke structuur een concurrentienadeel. Qua massa en diversiteit kan de Randstad in potentie wel concurreren met die metropolen. Doordat interactie tussen bedrijven onderling, met kennisinstellingen en op de arbeidsmarkt zich echter op een veel lager niveau heeft ontwikkeld als gevolg van onvoldoende onderlinge bereikbaarheid, kan de Randstad de agglomeratievoordelen die deze concurrenten wel realiseren, niet in die mate benutten. Vooral dankzij Schiphol ligt de externe interactie wel op een hoog niveau.

Wat betreft Schiphol is de inzet bij de Metropolitane strategie versterking van de “catchment area” door meer samenhang en interne interactie in Randstad en Noordvleugel; wat betreft de regio is dat versterking van het internationale vestigingsmilieu en het leefmilieu.

Door het economische profiel van Noordvleugel en Randstad te versterken ontstaat een bredere basis voor gebruikers van Schiphol. Andersom is een goede internationale positie van Schiphol voorwaarde voor de versterking van de Noordvleugeconomie. Voor versterking van de interne interactie is verbetering van de externe bereikbaarheid een voorwaarde, zowel wat betreft de onderlinge bereikbaarheid tussen de grote agglomeraties, als op het niveau van de achterlandverbindingen (bijvoorbeeld: parallelle structuur A4, prioriteit A2-A4-A12).

2. Huidige positie Schiphol en omgeving⁴

De huidige positie van Schiphol en omgeving wordt toegelicht aan de hand van drie thema's: ten eerste wordt ingegaan op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit is niet alleen een belangrijk aandachtspunt vanwege de invloed van Schiphol op zijn omgeving, maar zeker ook vanwege het grote belang van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving voor het internationale vestigingsklimaat in de Noordvleugel. De ruimtelijk-economische positie van Schiphol en omgeving wordt in paragraaf 2.2 nader uitgewerkt. Ten slotte wordt stilgestaan bij de positie van de luchthaven in relatie tot ontwikkelingen in de luchtvaart.

2.1 Kwaliteit van woon- en leefomgeving

De kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een belangrijk thema, niet alleen voor de omwonenden van Schiphol, maar ook voor de Noordvleugeconomie. De Metropolitane strategie legt een verband tussen het economische functioneren van de Noordvleugel van de Randstad en de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving als belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven en instellingen en vanuit de optiek van de regionale arbeidsmarkt. De luchthaven en de daarmee gepaard gaande vliegtuigbewegingen hebben een grote invloed op de leefomgeving; het aantal milieuklachten (vooral door geluidhinder, inclusief “grondlawaai”) is hoog. Door de veelheid van activiteiten op en rond Schiphol staat het behoud van een hoogwaardig woon-, en leefklimaat onder druk, net als de bereikbaarheid in de omgeving van Schiphol, waar congestie een toenemend probleem is.

⁴ In onderstaande beschrijvingen en gehanteerde cijfers is veelal uitgegaan van: Ministeries VROM, V&W, EZ, december 2005, Mainport Schiphol beleidsinformatie, Achtergronddocument

Geluidhinder. Ondanks verdubbeling van het vliegverkeer in de afgelopen 15 jaar, is de totale geluidsoverlast met 40% gedaald. Dit komt vooral door ingebruikname van nieuwere, stillere vliegtuigen en aanpassingen in de vliegroutes. Lokaal zijn er echter grote verschillen: bij Castricum en in de IJmond is de overlast na ingebruikname van de Polderbaan sterk gestegen, ten gunste van o.a. Amsterdam. In 2004 werden ca 240.000 ernstig gehinderd door vliegtuiglawaai, ca 120.000 mensen ondervonden 'ernstige' slaapverstoring, zes à zeven procent van de omwonenden in het studiegebied⁵.

Externe veiligheid. De provincie is (onder meer via het ruimtelijk beleid) mede verantwoordelijk voor het beleid voor externe veiligheid rond Schiphol. Dit beleid is onder meer uitgewerkt in het Streekplan Noord-Holland Zuid en in het Luchthavenindielingsbesluit. Binnen een vrijwaringszone gelden beperkingen aan het ruimtegebruik in de vorm van regels voor de nieuwbouw van woningen en andere gevoelige objecten, de vestiging van kantoren en bedrijven, de bouwhoogtes, het voorkomen van vogelaantrekkende bestemmingen en het slopen van woningen. Het plaatsgebonden risico is in de afgelopen 15 jaar afgenomen (door ingebruikname van de Polderbaan), maar het aantal werknemers op en nabij Schiphol is in deze jaren wel toegenomen. Het groepsrisicobeleid wordt thans in opdracht van het Rijk geëvalueerd, rapportage wordt medio februari 2006 verwacht. Voor de BRS-kern partners geldt het vigerend beleid conform de brief van de minister van VROM aan de Tweede Kamer d.d. 23 november 2001, waarin een meer gebiedsgericht extern veiligheidsbeleid is uitgewerkt. Het Rijk overweegt aanvullend beleid voor sterke concentraties van mensen buiten de eerder vastgestelde contouren.

Luchtverontreiniging. De totale emissies van luchtverontreinigende stoffen rond Schiphol zijn gedaald. Het aandeel in de emissies van de luchtvaart van en naar Schiphol is echter gestegen en lijkt verder te stijgen. Het brandstofgebruik en de CO₂-uitstoot van de mondiale luchtvaart is in de afgelopen decennia fors toegenomen. De verwachting is dat, zonder aanvullend beleid, de CO₂-uitstoot in 2015 ongeveer twee maal hoger zal zijn dan die in 1992.

Infrastructuur. Mede door de met Schiphol samenhangende economische activiteiten is er in de directe omgeving van Schiphol een toenemend congestieprobleem. Daarnaast, zo blijkt uit internationaal vergelijkend onderzoek, scoort de bereikbaarheid van de Randstedelijke grootstedelijke regio's slecht ten opzichte van buitenlandse concurrenten⁶. Uit onderzoek blijkt voorts dat de luchtreizigers slechts een relatief beperkt effect hebben op de congestie op het wegennet⁷, groei van het aantal passagiers op Schiphol zal slechts een beperkte toename van congestie met zich mee brengen. Wanneer ook het Schipholgerelateerde woon-werkverkeer in beschouwing wordt genomen, is het aandeel van dit verkeer aanzienlijk: op sommige wegvakken in de spits meer dan 25%.

2.2 Ruimtelijk-economische positie van Schiphol en omgeving

Schiphol is gelegen in een belangrijk economisch kerngebied in Noordwest-Europa. Schiphol is een knooppunt in een mondiaal netwerk van frequente rechtstreekse verbindingen. Dankzij deze knooppuntfunctie functioneert Schiphol niet alleen als banenmotor, maar bieden Schipholregio en Amsterdam in combinatie een goed internationaal vestigings- en cultureel klimaat, voor congressen, toerisme en een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. Hier zijn relatief zeer veel Europese distributiecentra en Europese hoofdkantoren gevestigd; het gaat in totaal om vele honderden Europese hoofdkantoren. De regio heeft een vooraanstaande functie voor de logistieke sector. Van alle buitenlandse bedrijven in Nederland is 21% in de Schipholregio gevestigd. Op de ranglijst van gemeenten met de meeste hoofdkantoren van grote ondernemingen in Nederland staat Amsterdam op nummer 1, Haarlemmermeer op nummer 3 en Amstelveen op nummer 6.⁸ Zowel voor deze hoofdkantoren als voor distributiecentra vormt de knooppuntfunctie van Schiphol een cruciale vestigingsvoorwaarde. Veel distributiecentra en hoofdkantoren zijn bovendien onderling verbonden.

⁵ Bron: NLR, 2005, Het effect van het beleid op geluidsoverlast en het externe veiligheidsrisico

⁶ Bron: Ecorys, 2001, Internationale benchmark Regionaal investeringsklimaat; in opdracht van Ministerie EZ

⁷ Bron: AVV, 2001

⁸ Bron: Bureau Louter & TNO, 2005, Maatschappelijke waarde analyse Mainport Schiphol

Het directe en indirecte economisch effect van Schiphol, uitgedrukt in toegevoegde waarde, is € 5 à 6 mld.⁹ (waarvan € 1,5 mld. luchtvracht). Schiphol creëert –afhankelijk van de gehanteerde definitie- in totaal tussen de 79.000 en 104.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen (waarvan ca 25% in de luchtvracht met een substantieel aantal mensen met een relatief lage opleiding). De directe en indirecte toegevoegde waarde bedraagt tussen de € 5,1 en € 6,2 miljard, ongeveer 1,5 procent van de nationale economie. In 2004 zijn 42,5 mln. passagiers en 1,4 mln. ton vracht vervoerd met 418.000 vliegtuigbewegingen. Ongeveer 28 procent van de reizigers (7,7 mln.) had in 2003 een zakelijk reismotief. Een groot deel van de betekenis van Schiphol hangt samen met de hub-functie van de luchthaven.

Als Schiphol geen hub meer zou zijn heeft dit grote consequenties. SEO¹⁰ heeft in kaart gebracht wat het volledig wegvallen van het transferverkeer betekent:

- 50 procent van de bestemmingen valt weg;
- het aantal passagiers op Schiphol neemt met 40 procent af;
- de hoeveelheid vracht neemt met 60-80 procent af vanwege het wegvallen van het internationale netwerk. Carriers gaan namelijk substantieel minder intercontinentaal vliegen en wat intercontinentaal blijft zal met kleinere toestellen gevlogen worden. In deze toestellen is vrijwel geen vrachtcapaciteit in de ‘buik’ van passagierstoestellen beschikbaar;
- het aantal vliegtuigbewegingen neemt relatief minder af door de inzet van kleinere vliegtuigen (waar ook minder vracht in mee kan);
- de directe en indirecte werkgelegenheid daalt met zo’n 50 procent.

Onder meer als gevolg van de demografische en economische dynamiek, de ruimtelijke beperkingen rond Schiphol (geluid; veiligheid) en overig restrictief beleid, is er in Noordvleugel sprake van toenemende ruimtedruk.

Woningbouw. Nieuwbouwlocaties buiten de 20 Ke-contour zijn schaars. Mede daarom wordt vooral gekeken naar substantiële verdere stedelijke ontwikkeling in Almere en Amsterdam. Op basis van de evaluatie van de Schipholwetgeving wordt uiterlijk 1 december 2006 bezien of de bouwbeperkingen worden opgeheven voor de locaties Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de Legmeerpolder. Bij de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer – Bollenstreek streeft de provincie naar 29.000 woningen buiten de 20 Ke-contour, conform de afspraken in Noordvleugelverband.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Naast ontwikkelingen op Schiphol zelf vinden er Schipholgebonden activiteiten in de omgeving plaats. De ruimtebehoefte voor deze tweede linie-bedrijvigheid voor o.a. logistieke dienstverlening hangt samen met de ontwikkeling van Schiphol. Door het Bestuursforum Schiphol (BFS) is een Ontwikkelingsstrategie voor de locaties voor Schipholgebonden activiteiten in de Schipholregio¹¹ opgesteld, als uitwerking van de Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio (REVS)¹². Hieruit blijkt (evenals uit een recente inventarisatie van het Platform bedrijventerreinen en kantorenlocaties in het kader van de Noordvleugel) dat het volledig realiseren van het geplande aanbod van bedrijventerreinen in het streekplan Noord-Holland Zuid (inclusief zachte plannen 260 ha tot 2020) vooralsnog voldoende capaciteit kan bieden voor de planningsopgave, hoewel de beschikbaarheid van locaties op korte termijn een aandachtspunt is. Voor realisatie van voldoende capaciteit in het logistieke cluster wordt gewerkt aan een plan voor Werkstad A4, waarin het zuidelijk deel van Schiphol en het gebied rond de A4 wordt aangewend voor nieuwe logistieke concepten, uitbreiding van de Schipholgebonden bedrijvigheid (o.a. Schiphol Logistics Park, A4-zone West) en een nieuw innovatief kassencomplex in relatie tot doorgroei van Greenport Aalsmeer. Voor kantoorlocaties is op dit moment sprake van een overaanbod. Tegelijkertijd is ook sprake van een te weinig geprofileerd aanbod. De Noordvleugel zet voor het topsegment kantoren in op ontwikkeling van de Zuidas als internationale toplocatie en op het (vóór 2017) volmaken van de

⁹ Bron: Bureau Louter & TNO, 2005, Maatschappelijke waarde analyse Mainport Schiphol

¹⁰ Bron: SEO, 2002, Maatschappelijke Baten en Lasten van het Hub-and-Spoke Concept

¹¹ Bron: Ecorys, 2003, Vinger aan de pols

¹² Bron: Provincie Noord-Holland, Gemeente Amsterdam en Gemeente Haarlemmermeer, 2001: Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio

135.000 m² op de locatie Schiphol-Centrum die in januari 2002 door Amsterdam en Schiphol in een intentieverklaring is vastgelegd en in het Verbreed Mainportprogramma is herbevestigd.

2.3 Positie Schiphol in relatie tot ontwikkelingen in de luchtvaart

De ontwikkeling van Schiphol op langere termijn is sterk afhankelijk van ontwikkelingen in de luchtvaart. Op dit moment functioneert Schiphol als een mondiale hub met een groot aantal rechtstreekse verbindingen. Het huidige hub-and-spoke systeem is aan verandering onderhevig:

- Door de liberalisatie is een tweedeling in de luchtvaartmarkt ontstaan. Enerzijds opereren de full service carriers in wereldwijde allianties, die gebruik maken van een beperkt aantal hubs. Anderzijds zijn de low cost carriers sterk in opkomst; zij zijn vooral actief op het intra-Europese verkeer, veelal juist van en naar kleinere luchthavens.
- In Azië en in mindere mate de Verenigde Staten is een ontwikkeling waarneembaar naar megahubs, waarbij allianties zich op één grote hub concentreren. Hiervoor zijn luchthavens nodig met een zeer grote capaciteit. Ook in het Midden-Oosten is iets dergelijks waarneembaar. Zo wordt nabij Dubai een megaluchthaven ontwikkeld. De nieuwe maatschappij Air France-KLM zet vooralsnog in op een dual hub-systeem (Schiphol en Parijs CdG), met per hub een specialisatie op bestemmingen.
- Ook in de luchtvracht is sprake van schaalvergroting, een significante groei en daarbij een groeiend belang van het transferverkeer. De aan- en afvoerpatronen wijzigen: de internationale logistieke dienstverleners willen zo dicht mogelijk bij de markt. De keuze van de luchthaven wordt meer een afgeleide keuze, maar zaken als betrouwbaarheid, douanefaciliteiten, flexibiliteit, loodscapaciteit en achterlandverbindingen blijven van groot belang¹³.
- Een relevante factor betreft de technologische ontwikkelingen. Er worden steeds stillere en zuinigere vliegtuigen ontwikkeld, waardoor de overlast en de emissies per vlucht afnemen. Voor het intercontinentale verkeer neemt het aandeel toe van zowel kleinere als grotere vliegtuigen (Airbus 380). Ook het individueel vliegen met turboprops en jets neemt toe.
- Naast deze trends is sprake van niet of nauwelijks te beïnvloeden risico's, die grote effecten kunnen hebben op de ontwikkelingen van de luchtvaart in het algemeen en op de positie van Schiphol in het bijzonder, zoals aanslagen, brandstofprijzen, en internationaal beleid.

Op grond van de bandbreedtes in bovenstaande ontwikkelingen is het de verwachte groei van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol moeilijk in te schatten. Voor 2008 wordt een marktvaart verwacht van 490.000 tot 500.000¹⁴, voor 2012 heeft het SEO een marktvaart berekend van 588.000 vliegtuigbewegingen. De verwachtingen voor 2020 voor Schiphol zijn een marktvaart van 64-96 miljoen passagiers, 2,2-3,5 miljoen ton vracht en 546-807 duizend vliegtuigbewegingen.

De capaciteit van Schiphol ontwikkelt zich naar verwachting minder snel. Op korte termijn zijn de geluidsgrenzen de meest kritische factor. Bij voortgaande groei van het luchtverkeer is de geluidscapaciteit al vanaf 2008 restrictief; bij een capaciteit van ca. 450.000 vliegtuigbewegingen. Vanaf 2015 komen ook de fysieke capaciteitsgrens en de grens van luchtzijdige bereikbaarheid in beeld. De theoretische capaciteit van het 5-banenstelsel is ongeveer 550.000-650.000 vliegtuigbewegingen. Optimalisering van het baangebruik (2+2 baangebruik) en herindeling van het luchtruim kunnen mogelijk voor meer capaciteit zorgen, in theorie tot maximaal 800.000 vliegtuigbewegingen. Uit de eerder genoemde Economische Effecten rapportage van Rijk en regionale partners blijkt dat handhaving van de huidige implementatie van geluidsrestricties leidt tot schaarste aan slots en tot prijsverhogingen waardoor de vracht- en transferfunctie fors onder druk komen te staan. Daarbij blijkt de hubfunctie eveneens onder druk te staan en dreigen forse negatieve effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Selectieve uitplaatsing naar Lelystad zou volgens deze studie deze negatieve effecten en de vergaande consequenties voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde deels teniet kunnen doen en een economische impuls betekenen voor de oostflank van de Noordvleugel. Daarmee wordt ook bijgedragen aan een evenwichtiger woon-werkbalans.

¹³ Bron: Districon, januari 2006, Vrachtrapportage

¹⁴ Bron: Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2006, Onweer zuivert de lucht

3. Visie voor de toekomst van de luchthaven Schiphol en voor de omgeving

Het uitgangspunt van de visie is behoud, en zo mogelijk versterking, van zowel de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol als van de Noordvleugeconomie. De visie voor de (middel)lange termijn is gestoeld op de volgende redeneerlijn:

- Investeren in woon- en leefomgeving, opbouwen van vertrouwen;
- Investeren in de Noordvleugeconomie;
- Optimaliseren gebruik huidig banenstelsel.

Afhankelijke van bestuurlijke wegingen zullen vervolgens aan de orde kunnen komen:

- Bepalen wenselijkheid en voorwaarden extra baancapaciteit voor de middellange termijn;
- Mogelijkheden zeer lange termijn?

Onderstaand wordt deze redeneerlijn beknopt agenderend en probleemstellend uitgewerkt. Daarnaast wordt bij elke thema aangegeven wat de bestaande beleidspositie is van de BRS; zoals verwoord in (vooral) het Verbreed Mainportprogramma, de gezamenlijke MEIS-verbetervoorstellen. Een volledig overzicht van punten van overeenstemming van de BRS-partners ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol is als bijlage opgenomen.

3.1 Investeren in woon- en leefomgeving, opbouwen van vertrouwen

Het gebied rond Schiphol is een milieubelaste omgeving en zal dat blijven. Ondanks inzet op het beperken van de individuele overlast zal milieuhinder onontkoombaar blijven in de omgeving van Schiphol. Desalniettemin kan er een aantrekkelijke woon- en leefomgeving worden gecreëerd door bijvoorbeeld de zorg voor kwalitatief hoogwaardig groen en hoogwaardige woonmilieus. Voor veel (internationale) bedrijven is een hoogwaardige omgeving eveneens een zeer belangrijke vestigingsplaatsfactor. Bovendien is het vasthouden van de aantrekkelijkheid van de regio voor bewoners en bedrijven door gevarieerde woonmilieus, in het bijzonder ook hoogstedelijke milieus, essentieel met het oog op een breed geschakeerde arbeidsmarkt. Dit alles vraagt om het bewaken van en investeren in de kwaliteit van het leefmilieu.

De provincie Noord-Holland gaat vanuit haar brede verantwoordelijkheid zorgvuldig om met de balans tussen beperking van hinder van de luchthaven enerzijds en versterking van de ruimtelijk-economische structuur anderzijds. Investeren in de mainportontwikkeling gaat dan ook hand in hand met het investeren en compenseren in de omgeving met als doel de leefbaarheid te verbeteren. In het Verbreed Mainportprogramma is daartoe een menukaart aan maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid opgenomen. Het Verbreed Mainportprogramma is gezamenlijk vertrekpunt van de regionale partners. Gezamenlijk wordt gewerkt aan de uitwerking van een leefbaarheidsprogramma, waarin investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving van Schiphol centraal staan. Beoogd wordt dat aan dit leefbaarheidsprogramma naast de overheden uit regio en de sector ook het Rijk bijdraagt.

Vliegtuiglawaai is een belangrijke factor in de waardering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Inzet van stillere vliegtuigen en beperking van niet-noodzakelijke vluchten in de nacht (zoals vakantievluchten) moeten -door tarifiering naar geluid- worden gestimuleerd. De hinderbeleving wordt versterkt door een gebrek aan vertrouwen bij de omwonenden in de sector en de overheid¹⁵. Voor herstel van vertrouwen is het vereist om omwonenden en bedrijfsleven beter te betrekken en hen 100% duidelijkheid te geven over de ontwikkelingen rond Schiphol. Dit betekent wel dat afspraken door de overheid en de sector moeten worden nagekomen. Worden er geluidsgrenzen gesteld, dan zullen deze adequaat moeten worden gehandhaafd. Kernbegrippen zijn: transparantie en handhaving. Door in aanvulling op het huidige handhavingssystematiek ook een meet-/monitoringsystematiek in te voeren waarmee de feitelijke geluidbelasting wordt gemeten, kan beter worden aangesloten bij de hinderbeleving en eenduidig worden gecommuniceerd over de geluidhinder van Schiphol.

¹⁵ Aangesloten kan worden bij de voorzitter van de Commissie deskundigen vliegtuiggeluid, Eversdijk, die bij de presentatie van het rapport "Luid, maar duidelijk" op 15 januari 2006 verwoordt dat duidelijk sprake is van een verstoorde relatie tussen Schiphol en zijn omgeving en tussen de omgeving en de overheid. Eversdijk geeft o.a. aan dat heldere grenzen en duidelijke controle van het vliegtuiggeluid cruciaal zijn.

Om het vliegtuiggeluid te beperken en uit het oogpunt van externe veiligheid heeft de provincie in een verbetervoorstel aangegeven te streven naar concentratie van vliegtuigbewegingen (boven zo veel mogelijk “leeg gebied”). De hinder wordt daarbij beperkt tot een kleiner gebied, maar in dat betreffende gebied wordt de overlast groter. Bezien moet nog worden hoe daarbij invulling te geven aan een compensatie en/of verhuisregeling.

In het Verbreed Mainportprogramma en de verbetervoorstellen zijn hierover de volgende uitspraken opgenomen:
Instellen leefbaarheidsprogramma om investeringen in de dagelijkse leefomgeving van omwonenden mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door het Rijk, de sector en de regionale en lokale overheden.
Nieuwe regeling isolatie van woningen; differentiatie en keuzevrijheid in isolatiepakketten en uitvoering.
Beperking grondgeluid, erkenning problematiek en zoeken naar oplossing.
Verhuisfaciliteit en verruiming compensatieregeling bewoners/bedrijven .
Versnelling en versterking groenstructuur.
Uitgangspunt is dat een helder en transparant handhavingssysteem wordt gebruikt, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van het huidige beschermingsniveau.
Verbeteren informatievoorziening.
Invoeren van een meet-/monitoringsysteem in aanvulling op een handhavingssystematiek die het beschermingsniveau van de burger garandeert. Daarmee wordt beoogd dat de handhaving beter aansluit bij de hinderbeleving.
Mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied, mede om voorzieningenniveau kernen op peil te houden: aanpassing LIB om woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied toe te laten bij geen bezwaar provincie Noord-Holland.
Maximaal concentreren vliegtuigbewegingen ter beperking van hinder en om regio meer mogelijkheden te bieden voor ruimtelijke ontwikkeling.

In fase 2 verder uitwerken:
<u>Versterken kwaliteit leefmilieu</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerking leefbaarheidsprogramma; • Hinderbeperkende maatregelen; • Ontwikkeling Mainport en Groen.

3.2 Investeren in de Noordvleugeconomie

Voor de kwaliteit van het intercontinentale netwerk van een luchthaven is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor veel ondernemingen¹⁶. Juist door de knooppuntfunctie die Schiphol vervult, onderscheidt het vestigingsklimaat in de Randstad zich positief van vergelijkbare regio's in Europa. Ondernemingen zullen zich overigens natuurlijk alleen vestigen indien er voldoende (hoogwaardige) kantoren en bedrijfslocaties beschikbaar zijn.

Het op de 4^e Noordvleugelconferentie van 4 februari 2005 vastgestelde uitgangspunt geldt nog onverkort: De regio onderkent vanuit het oogpunt van versterking van de internationale concurrentiepositie de noodzaak van een verdere groei. Daaraan is toegevoegd dat deze alleen aanvaardbaar is indien wordt aangetoond dat de groei binnen de milieu- en veiligheidsnormen kan worden gerealiseerd. Daartoe wordt ingezet op selectiviteit: activiteiten die bijdragen aan de knooppuntfunctie van Schiphol krijgen voorrang.

Functionies op Schiphol die niet noodzakelijk zijn voor het primaire luchthavenproces dienen in of aan stedelijk gebied te worden gesitueerd: functionies die veel passagiers aantrekken zijn op Schiphol op hun

¹⁶ Dit wordt nogmaals bevestigd in het recente advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, januari 2006, Onweer zuivert de lucht

plaats, tenzij deze functies het elders in de regio evengoed zouden kunnen doen (bijvoorbeeld cultuur, beurs/congres). Initiatieven zullen worden getoetst op door de Provincie Noord-Holland te ontwikkelen toetsingscriteria, die in ruimtelijke plannen worden vastgelegd.¹⁷

Voor verbetering van de relatie tussen Schiphol en de Noordvleugel van de Randstad is verbetering van de externe bereikbaarheid een voorwaarde. Hiertoe dient te worden geïnvesteerd in betere infrastructuur, waaronder een omlegging van de A9 bij Badhoevedorp, een parallelstructuur A4, verbetering van de doorstroming op de A2 en op de corridor A9-A1-A6, alsmede diverse maatregelen in het openbaar vervoer. Daarnaast is de beschikbaarheid van hoogwaardige (internationale) werklocaties van groot belang, waartoe wordt ingezet op de ontwikkeling van Werkstad A4, Zuidas Amsterdam en doorontwikkeling van Schiphol-centrum.

In het Verbreed Mainportprogramma zijn hierover de volgende uitspraken opgenomen:
Versterken logistiek cluster door: <ul style="list-style-type: none"> ontwikkelen logistieke bedrijventerreinen w.o. Werkstad A4; samenbrengen kennisinstituten, brancheorganisaties, overheid en bedrijfsleven ; realisatie railterminal en ongehinderde logistieke verbinding.
Inzetten op uitplaatsing van de segmenten low cost en charters naar Lelystad om SkyTeam en andere globale allianties meer ruimte te geven.
Infrastructurele maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> Omlegging A9 Badhoevedorp; Parallelstructuur A4; Regionet (maatregelen doorstroming openbaar vervoer); N201 – aanvulling masterplan; Planstudie Schiphol-Almere; Aanvulling aanleg 2e Coentunnel/Westrandweg; Uitbreiding Zuidtangent.
Ontwikkeling en afstemming topmilieus: <ul style="list-style-type: none"> Afstemming topmilieus kantoren; Ontwikkeling Zuidas Amsterdam als internationale toplocatie; Afstemming uitbouw Airportcity-activiteiten luchthaven en ontwikkeling regionale locaties inzake commerciële functies.
Realisatie internationaal wervende woonmilieus: metropolitaan wonen met hoog serviceniveau, informele stedelijke woon-werkgebieden, exclusief suburbaan wonen.
Ontwikkelingen buiten het beperkingengebied: 20Ke zone aanvaard maar geen verdere restricties buiten het huidige beperkingen gebied voor kantoor- en bedrijfsvestiging.
Mogelijk maken van bebouwing op locatie Hoofddorp-West .

In fase 2 verder uitwerken:

Versterken Noordvleugeleconomie

- Uitwerken van de richting van groei van direct en indirect aan Schiphol gebonden activiteiten.

3.3 Optimaliseren gebruik huidig banenstelsel

De toekomstige groei van Schiphol is verkend met behulp van scenario's¹⁸. Bij een sterke groei van het luchtverkeer is in 2008 de grenswaarde voor geluid maatgevend voor de verkeersafwikkeling op Schiphol (uitgaande van het totaal volume geluid) bereikt. In dit scenario zal in 2012 10% van de marktvaart niet op Schiphol kunnen worden afgewikkeld.

¹⁷ Conform afspraken Noordvleugelconferentie 5 d.d. 18 november 2005

¹⁸ Zie ook: advies van VROM-Raad, 5 januari 2006, Schiphol: meer markt voor de mainport?, p. 38

Door optimalisering van het baangebruik kan de overlast in de omgeving van de luchthaven worden beperkt en/of de capaciteit worden verruimd. Dit betreft zowel de verdeling van het verkeer over de banen als het gebruik van de banen door geluidarmere vliegtuigen. Dit laatste kan o.a. mogelijk worden bereikt door stiller vliegen te belonen en meer lawaai maken te straffen (heffingen). In het kader van de evaluatie van het Schipholbeleid (MEIS) zijn bij het Rijk verbetervoorstellen ter optimalisering van het gebruik van het huidige banenstelsel ingediend. Het Rijk zal hierop voor 20 februari 2006 reageren. Verschillende voorstellen zoals beperken van het aantal vliegroutes, meer flexibele milieuregels, meer geluidarme glijvluchten en meer voorspelbaar vliegen kunnen leiden tot een optimalisering van het gebruik van het huidige banenstelsel en/of een beperking van de overlast in de omgeving van de luchthaven.

Er is sprake van verkeer op Schiphol dat niet hub-gebonden is of anderszins niet noodzakelijkerwijs is aangewezen op de faciliteiten die Schiphol biedt. Dit verkeer zou op andere luchthavens in de buurt kunnen worden afgewikkeld. Te denken is aan het uitplaatsen van charters en low cost carriers. Mogelijk kunnen reeds op relatief korte termijn low cost carriers worden uitgeplaatst naar Lelystad.

De 4^e en 5^e Noordvleugelconferentie heeft de huidige beperkingen van de capaciteit van Schiphol onderkend. De Noordvleugel dringt aan op zo veel mogelijk inzet op selectiviteit, conform de Metropolitane strategie. Ook ziet de Noordvleugel mogelijkheden tot uitplaatsing van activiteiten van Schiphol en uitbouw van de luchthaven Lelystad; de Noordvleugel concludeert dat de PKB Lelystad voldoende milieuruimte biedt voor een overloopfunctie voor Schiphol en roept op deze te benutten. Geraamd wordt dat zo ca. 40.000 vliegtuigbewegingen extra afgewikkeld zouden kunnen worden.

In het Verbreed Mainportprogramma en de verbetervoorstellen zijn hierover de volgende uitspraken opgenomen:
Optimalisatie huidige banenstelsel is uitgangspunt.
Inzetten op uitplaatsing van de segmenten low cost en charters naar Lelystad om SkyTeam en andere globale allianties meer ruimte te geven.
BRS steunt sector in initiatief tot onderzoeken van: <ul style="list-style-type: none"> • uitfaseren oudere typen vliegtuigen; • niet HUB-verkeer uit de piek; • operationele en procedurele maatregelen (aanleg noordelijke taxibaan en aanpassingen van rijbanen/exits); • implementatie nieuw slotallocatiemodel; • baangebruik (2+2 baangebruik); • capaciteitsverhoging door wijziging separatietijden; • mogelijkheden Continuous Descent Approach.

In fase 2 verder uitwerken:
<u>Optimalisatie baangebruik Schiphol</u> <ul style="list-style-type: none"> • Afhankelijk van resultaten MEIS; • Aanpassing normenstelsel (transparant en handhaafbaar); • Concentratie vliegtuigbewegingen; • Heffing op c.q. weren van lawaaiige vliegtuigen; • Efficiëntere slotcoördinatie.
<u>Uitplaatsing niet hubgebonden vliegtuigbewegingen</u> <ul style="list-style-type: none"> • (On)mogelijkheden low cost carriers, charters en vracht; • (On)mogelijkheden op Lelystad; • Noodzakelijke voorwaarden ontwikkeling Lelystad.

3.4 Bepalen wenselijkheid en voorwaarden extra baancapaciteit voor de middellange termijn

Mogelijk zijn de optimalisatiemogelijkheden op het huidige banenstelsel onvoldoende om de knooppuntfunctie van Schiphol in stand te houden. Voor de middellange termijn moet duidelijkheid komen over de vraag hoe hier mee om te gaan. Zo zal aan de orde komen of gezocht moet worden naar extra baancapaciteit en zo ja, welke voorwaarden daarbij moeten worden gesteld. In het streekplan Noord-Holland Zuid zijn tijdelijke reserveringen voor extra banen opgenomen. Delen van deze reserveringen vallen samen met mogelijke tracés voor verlegging van weginfrastructuur (N201, A9). Nut en noodzaak van extra baancapaciteit op middellange termijn is mede afhankelijk van de visie op de (zeer) lange termijn. Een hiermee samenhangende vraag is of de capaciteit van de huidige terminal voldoende blijft of dat aanleg van een 2^e terminal noodzakelijk wordt. Met ingebruikname van een 2^e terminal gaat (een deel van) het internationale concurrentievoordeel van het huidige 1-terminal-concept van Schiphol verloren.

In fase 2 verder uitwerken:

Afweging uitbreiding banenstelsel + terminalcapaciteit

- (On)mogelijkheden en (on)wenselijkheden extra baancapaciteit en randvoorwaarden;
- (On)wenselijkheid 2^e Terminal?;
- Fasering: wanneer dienen besluiten over de afweging banenstelsel en terminalcapaciteit gemaakt te worden?;
- Relatie met landzijdige ontsluiting;
- Samenhang met N201 en omlegging A9;
- Samenhang met nieuwe initiatieven en ontwikkelingen zoals Werkstad A4 waarbij in het zuidelijk deel van Schiphol (Cargo World) en het gebied rond de A4 nieuwe logistieke concepten kunnen worden ontwikkeld en een impuls kan worden gegeven aan de internationale handel.

3.5 Mogelijkheden zeer lange termijn?

Wat op de zeer lange termijn de positie van de luchtvaart in het algemeen en van Schiphol in het bijzonder is, is niet goed te zeggen. Hoe groot is de vraag naar luchtvaart, is voor accommodatie van de vraag meer ruimte nodig dan tot dan beschikbaar is, in hoeverre is er dan sprake van overlast? Als er sprake zou zijn van blijvende groei van de vraag naar vliegtuigbewegingen op Schiphol en als op de zeer lange termijn de mogelijkheden voor groei van Schiphol in de Haarlemmermeer zijn uitgeput, zijn er theoretisch drie mogelijkheden: Schiphol gaat op slot (verdere uitbreiding uitgesloten, vervanging van operaties is wel mogelijk), Schiphol breidt uit buiten de Haarlemmermeer of Schiphol wordt integraal verplaatst. Afhankelijk van de bestuurlijke weggingen kan hierbij de optie van een uitbreiding in zee als een mogelijk af te wegen variant worden meegenomen.

Om op de zeer lange termijn een substantiële uitbreiding van de luchthaven op een andere locatie dan het huidige Schiphol te realiseren is een lange voorbereidingstermijn nodig. Er zal dus nu al een verkenning moeten plaatsvinden naar de mogelijkheden en noodzaak op basis van reeds bestaande onderzoeken, met mogelijke actualisering en aanvulling.

In fase 3 verder uitwerken:

Verkennen opties lange termijn

- (On)wenselijkheden en (on)mogelijkheden uitbreiding Schiphol op bestaande locatie of elders en verplaatsing van activiteiten, waaronder de eventuele optie van uitbreiding baancapaciteit in zee (effecten op leefbaarheid, infrastructuur, locatie, kosten, natuur en milieu, tijdspad).

BIJLAGE

Punten van overeenstemming BRS

Naar verwachting komt het kabinet eind april 2006 met een standpunt over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving op langere termijn. Ter voorbereiding op een gezamenlijke reactie op het kabinetsstandpunt van de BRS-kern bijgaand overzicht, dat inzichtelijk maakt over welke doelen en maatregelen de partners het eens zijn.

Daarbij is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

1. Verbreed Mainportprogramma.
2. MEIS-verbetervoorstellen, incl. Position paper.
3. Ruimtelijk-Economische Visie Schipholregio (REVS) incl. uitwerking en ontwikkelingstrategie.
4. Conferentiedocument Noordvleugel 5 incl. statement en definitieve besluiten.

Algemeen, uitgangspunten

De partijen onderschrijven de Metropolitane strategie, waarmee wordt ingezet op versterking van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Tegelijkertijd wordt ingezet op fors investeren in de leefbaarheid. Dit vraagt om gerichte, selectieve groei, waarbij behoud en ontwikkeling van de knooppuntfunctie van Schiphol binnen de randvoorwaarden van milieu en veiligheid centraal staat.

Omschrijving	Bron
Uitgangspunt: Metropolitane strategie, behouden en versterken internationale concurrentiepositie, samenhang netwerk Schiphol – vestigingsklimaat: hubontwikkeling van belang voor vestigingsklimaat.	1, 2, 4
Public Governance: verbetering publieke en publiek-private samenwerking en beperken bestuurlijk drukte voor slagvaardiger bestuur.	1
Fors investeren in leefbaarheid om draagvlak te behouden en te versterken.	1, 2
Behouden SkyTeam alliantie voor Schiphol om afglijden naar niveau van subtopper te voorkomen.	2
Ruimte voor hub gerelateerde luchtvaart binnen de gestelde grenzen op de huidige locatie.	2
Selectief gebruik ten aanzien van groei luchthaven door: SkyTeam alliantie en overige globale allianties voorrang te geven in bilaterale verdragen.	2
Open dialoog voeren met sector en Rijk over aanpassingen van het stelsel c.q. handhavingssysteem.	2

Optimalisatie van de bestaande luchthaven

Er wordt maximaal ingezet op optimaliseren van het gebruik van het huidige Schiphol. Daarbij gaat het zowel om het uitplaatsen van vliegbewegingen naar Lelystad als om optimalisering op de luchthaven zelf door bundeling van vliegbewegingen, efficiënter baangebruik en het stimuleren van schoner en stiller vliegen.

Omschrijving	Bron
Optimalisatie huidige banenstelsel is uitgangspunt.	2, 3
Maximaal concentreren vliegtuigbewegingen ter beperking van hinder en om regio meer mogelijkheden te bieden voor ruimtelijke ontwikkeling.	2
Inzetten op uitplaatsing van de segmenten low cost en charters naar Lelystad om SkyTeam en andere globale allianties meer ruimte te geven.	1, 2
BRS steunt sector in initiatief tot onderzoeken van: <ul style="list-style-type: none">• uitfaseren oudere typen vliegtuigen;	2

<ul style="list-style-type: none"> • niet HUB-verkeer uit de pick; • operationele en procedurele maatregelen (aanleg noordelijke taxibaan en aanpassingen van rijbanen/exits); • implementatie nieuw slotallocatiemodel; • baangebruik (2+2 baangebruik); • capaciteitsverhoging door wijziging separatietijden; • mogelijkheden Continuous Descent Approach. 	
---	--

Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving

Overheden en sector investeren gezamenlijk in de leefomgeving door implementatie van een leefbaarheidsprogramma. Daarnaast dienen gehinderde omwonenden een beroep te kunnen doen op een ruimere compensatieregeling, waarin meer keuzevrijheid bij de bewoners is. Om de leefbaarheid in (kleine) kernen op peil te houden wordt ingezet op het mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied.

Omschrijving	Bron
Instellen leefbaarheidsfonds/-programma om investeringen in de dagelijkse leefomgeving van omwonenden mogelijk te maken. Het fonds moet worden gevoed door het Rijk, de sector en de regionale en lokale overheden.	1, 2
Nieuwe regeling isolatie van woningen; differentiatie en keuzevrijheid in isolatiepakketten en uitvoering.	1, 2
Beperking grondgeluid, erkenning problematiek en zoeken naar oplossing.	1, 2
Verhuisfaciliteit en verruiming compensatieregeling bewoners/bedrijven .	1, 2
Versnelling en versterking groenstructuur.	1, 3
Verbeteren informatievoorziening.	1
Mogelijk maken van woningbouw binnen het beperkingengebied, mede om voorzieningenniveau kernen op peil te houden: aanpassing LIB om woningbouw binnen bestaand stedelijk gebied toe te laten bij geen bezwaar provincie Noord-Holland.	1, 2

PM : het groepsrisicobeleid volgt een eigen spoor: in februari 2006 zal het Rijk hierover een onderzoeksrapport uitbrengen. Voor de BRS-kern partners geldt het vigerend beleid conform de brief van de minister van VROM aan de tweede kamer d.d. 23 november 2001, waarin een uitwerking van meer gebiedsgericht extern veiligheidsbeleid.

Handhavingssystematiek/ruimtelijke beperkingen

Inzet is een helder en transparant handhavingssysteem, waarbij naast berekeningen ook een meet- / monitoringsysteem wordt ingezet. BRS wenst geen verdere restricties buiten het beperkingengebied voor kantoor- en bedrijfsvestiging en het mogelijk maken van bebouwing op locatie Hoofddorp-West.

Omschrijving	Bron
Uitgangspunt is dat een helder en transparant handhavingssysteem wordt gebruikt, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van het huidige beschermingsniveau.	2
Invoeren van een meet-/monitoringsysteem in aanvulling op een handhavingssystematiek die het beschermingsniveau van de burger garandeert. Daarmee wordt beoogd dat de handhaving beter aansluit bij de hinderbeleving.	2
Ontwikkelingen buiten het beperkingengebied: 20Ke zone aanvaard maar geen verdere restricties buiten het huidige beperkingengebied voor kantoor- en bedrijfsvestiging.	1, 2
Mogelijk maken van bebouwing op locatie Hoofddorp-West .	2

Verbetering van de economische positie van de Noordvleugel

Inzet op versterking van het internationale vestigingsklimaat door verbetering van de infrastructuur, het logistieke cluster, gecoördineerde ontwikkeling van internationale topmilieus en wervende woonmilieus.

Omschrijving	Bron
Versterken logistiek cluster door: <ul style="list-style-type: none">ontwikkelen logistieke bedrijventerreinen w.o. Werkstad A4;samenbrengen kennisinstituten, brancheorganisaties, overheid en bedrijfsleven ;realisatie railterminal en ongehinderde logistieke verbinding.	1, 3
Infrastructurele maatregelen: <ul style="list-style-type: none">Omlegging A9 Badhoevedorp;Parallelstructuur A4;Regionet (maatregelen doorstroming openbaar vervoer);N201 – aanvulling masterplan;Planstudie Schiphol-Almere;Aanvulling aanleg 2e Coentunnel/Westrandweg;Uitbreiding Zuidtangent.	1, 3
Ontwikkeling en afstemming topmilieus: <ul style="list-style-type: none">Afstemming topmilieus kantoren;Ontwikkeling Zuidas Amsterdam als meest prominente locatie;Afstemming uitbouw Airportcity-activiteiten luchthaven en ontwikkeling regionale locaties inzake commerciële functies.	1, 3, 4
Realisatie internationaal wervende woonmilieus: metropolitaan wonen met hoog serviceniveau, informele stedelijke woon-werkgebieden, exclusief suburbaan wonen.	1, 3, 4

Titel: Bijl. PS-verg., agendapunt 13b. (Contourennotitie langetermijnvisie Schiphol)

Datum: 24-04-2006

Nummer: 13b