



Provincie
Noord-Holland

Duurzaam ruimtegebruik in de Schipholregio

Leven, wonen en werken rond Schiphol

Schipholbeleid 2011-2012
Inzet en voortgang

Voorwoord

Tjeerd Talsma

Geachte lezer,

Schiphol - ik kom er regelmatig, om verschillende redenen. Soms als "ophaler" of "wegbrenger", soms om zelf te reizen, maar de laatste tijd meestal als Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Milieu en Schiphol. Als reiziger begint mijn vakantie eigenlijk al als ik de luchthaven binnenkom. De internationale allure van Schiphol geeft je het kosmopolitische gevoel dat alles in de wereld bereikbaar is en dat je in een bruisend zakencentrum van (inter)nationale activiteiten, handel en innovatie staat. Ik vind dat luchthavens, als de voordeur van een land, iets zeggen over de aard en opvattingen van de inwoners. Transparant, overzichtelijk, zakelijk en netjes zijn mijn associaties bij Schiphol.

Mijn relatie met onze nationale luchthaven als gedeputeerde is anders. Sommige aspecten van de luchthaven zijn minder eenvoudig dan hoe de reiziger die ervaart. Aan de ene kant is men het eens over het belang van Schiphol als motor voor de nationale en regionale economie en werkgelegenheid. Aan de andere kant verschillen diverse (ruimtelijke) belangen van Nederland, de provincie en de directe omgeving in relatie tot Schiphol nogal. Ruimte in noordwest Nederland is schaars en daarom botsen belangen snel. Binnen mijn portefeuille komen die belangen samen en moeten lastige keuzes worden gemaakt die alle betrokkenen raken.

De kern van de keuzes waar we nu, net als in de afgelopen decennia, voor staan is terug te brengen tot de spanning tussen het verder groeien als internationale luchthaven en de leefbaarheid in de regio. Het gaat dus om de zorgvuldige afstemming tussen de ruimtelijke ordening op de grond en die "in de lucht".

Het is onze ambitie om de internationale positie van de metropoolregio te versterken. Maar we kiezen ook voor de leefbaarheid in de regio. Dat betekent het maken van een afweging tussen concentratie of spreiding enerzijds en massa of selectiviteit anderzijds.



Er gebeurt veel rond Schiphol. Er zijn veel verschillende belangen en veel betrokken partijen. Er wordt dan ook heel veel overlegd over allerlei onderwerpen. Van geluidsisolatie van woningen en milieuhandhaving tot het netwerk van de luchthaven. Als gedeputeerde participeer ik in meer dan tien overleggen over de luchthaven. Ik ben nu ruim één jaar Gedeputeerde Schiphol van de Provincie Noord-Holland. In het afgelopen jaar heb ik mijn prioriteiten voor de luchthaven bepaald.

Ten eerste wil ik de positie van de samenwerkende lokale en regionale overheden verenigd in de BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) en de relatie met de omwonenden van Schiphol verder versterken. Ten tweede wil ik investeren in de leefbaarheid van woongebieden waar de overlast van Schiphol niet weggenomen kan worden. Als derde wil ik doorgaan met de noodzakelijke gebiedsontwikkeling in de metropoolregio door het ontwikkelen van goed bereikbare, herkenbare woonmilieus die goed verbonden zijn met de economisch belangrijke regio Mainport Schiphol-Greenport Aalsmeer-Seaport Amsterdam. Tot slot, maar niet in de laatste plaats, wil ik zoveel mogelijk bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van de luchthaven.

Dit rapport geeft een overzicht van de uitgangspunten en doelen waarop het provinciale Schipholbeleid is gebaseerd. Ook wordt aangegeven waar voor Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het zwaartepunt ligt. Uiteraard vindt u in dit rapport een terugblik op wat er in 2011-2012 is gedaan en bereikt en een overzicht van de "lopende zaken".

Zoals gezegd, we hebben allemaal onze verschillende belangen die betrekking hebben op de luchthaven. Die belangen, ambities en verwachtingen raken aan bereikbaarheid, wonen, werken, recreëren, enzovoorts. Alleen in overleg en door goede samenwerking kunnen we de juiste samenhang op die terreinen bereiken. Ook daar blijf ik mij volledig voor inzetten.

Veel leesplezier.

Met vriendelijke groet,

Tjeerd Talsma
Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

1 Context - de Schipholregio

De Schipholregio is een essentieel en vitaal onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam en draagt in belangrijke mate bij aan de metropolitane strategie en ruimtelijk-economische ontwikkeling van Amsterdam en omgeving.

De ambitie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie. Om dit waar te kunnen maken moet worden voldaan aan randvoorwaarden op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid. De aanwezigheid van Schiphol is een belangrijke factor voor de concurrentiepositie van de metropoolregio. Dit is de wisselwerking tussen de luchthaven, het complex van economische (luchthaven gerelateerde) bedrijvigheid en de stedelijke omgeving.

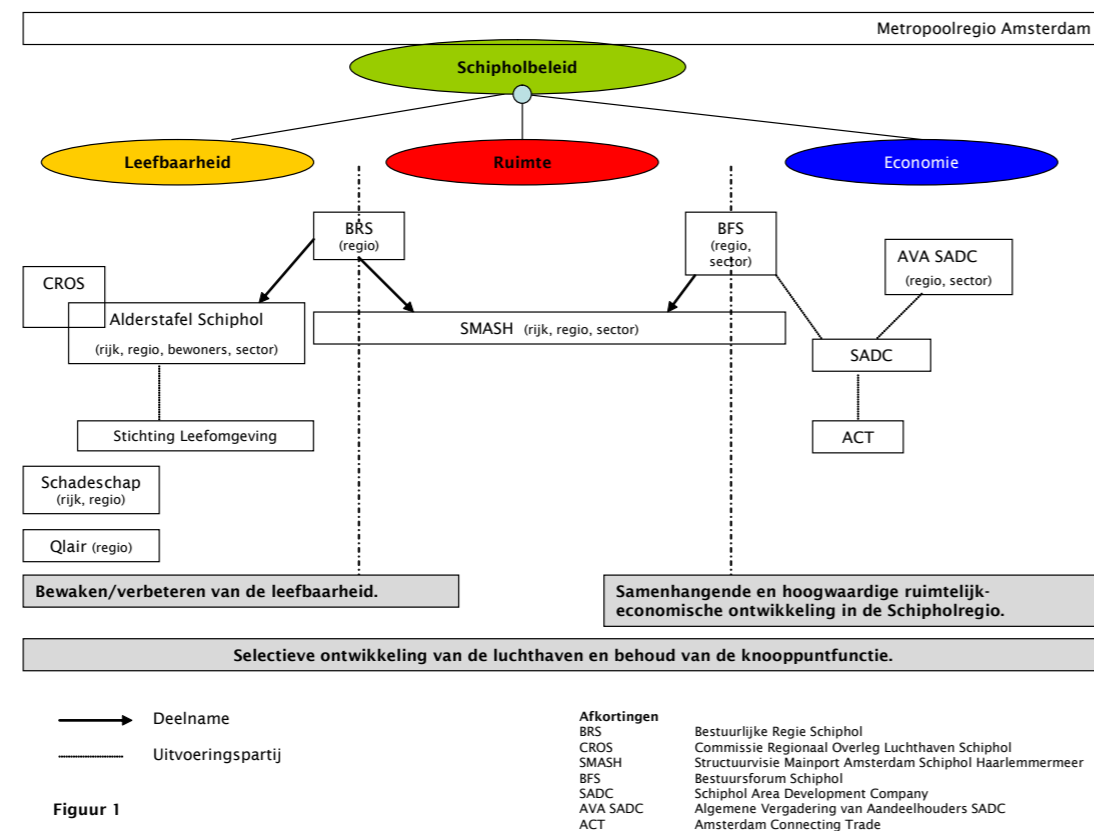
De Schipholregio is een uiterst complex en dynamisch gebied waar vele (ruimtelijke) claims samenkomen, zoals:

- een gedifferentieerde woonomgeving waarmee aan de vraag naar wonen wordt voldaan;
- verbindingen met veel bestemmingen in de wereld;
- beperkingen als gevolg van geluids- en veiligheidscontouren;
- een goede bereikbaarheid over land;
- aantrekkelijke werklocaties voor

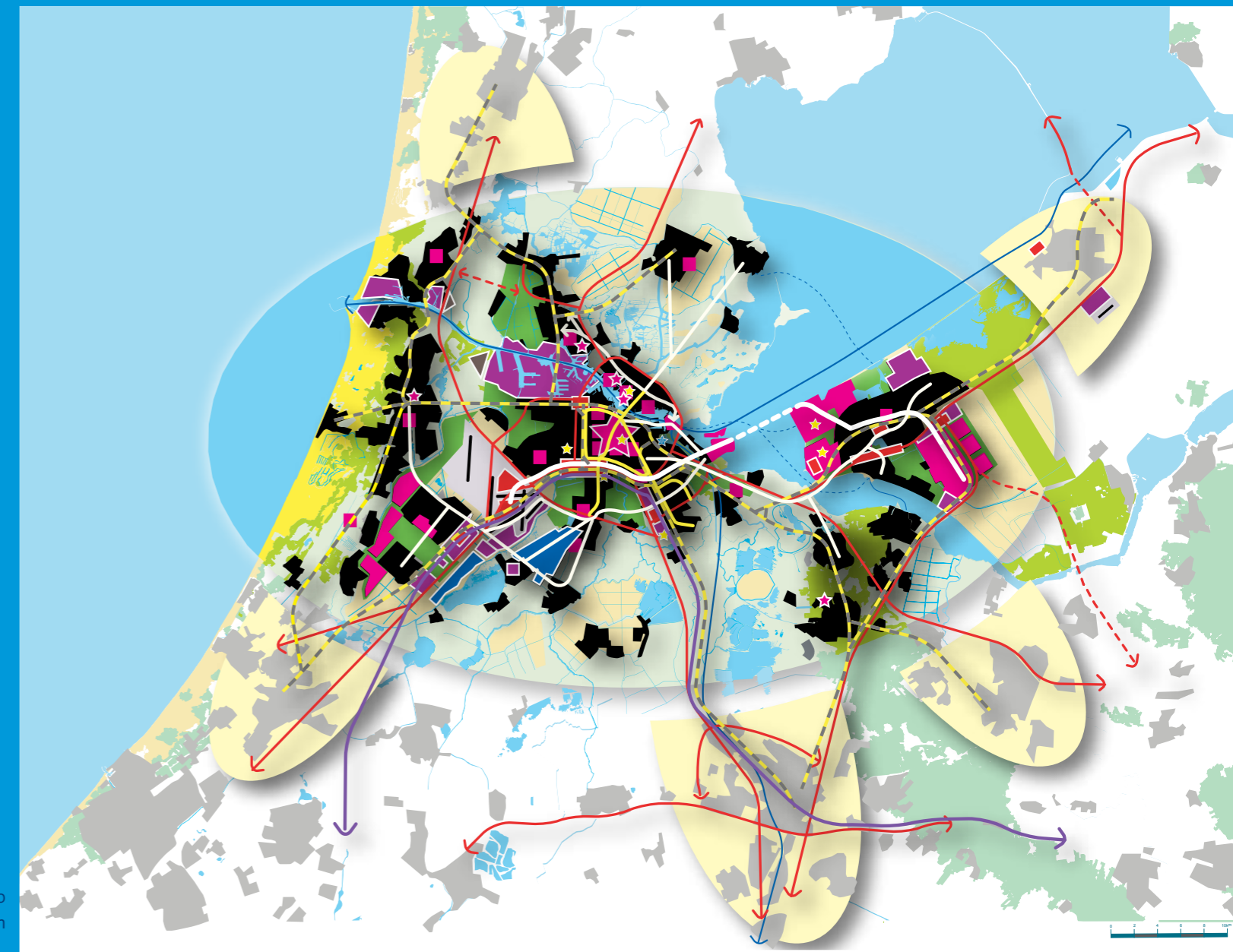
- (inter)nationaal opererende bedrijven;
- een hoogwaardige leefomgeving.

De ruimte in de regio is schaars en ruimtelijke belangen kunnen wringen. Voor een zorgvuldige afweging van belangen wordt daarom

samengewerkt in de regio. Tussen luchthaven, omwonenden, overheden van alle niveaus en bedrijven. Deze afweging is belangrijk om duurzaam ruimtegebruik in de Schipholregio te realiseren.



Figuur 1 geeft een overzicht van de verschillende overleggen waarin het beleid in de Schipholregio centraal staat en waaraan de Provincie deelneemt. Zoals ook uit deze figuur blijkt, bestaan verschillende belangen naast elkaar en wordt dit ook aan verschillende tafels behandeld. In hoofdstuk 5 komt de deelname van de Provincie Noord-Holland aan deze overleggen aan de orde.



In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) onderkent het Rijk ook deze afweging van (ruimtelijke) belangen in de Schipholregio. In de Gebiedsagenda Noordwest Nederland 2009 is het deelgebied Schiphol/ Haarlemmermeer gedefinieerd als essentieel gebied voor de versterking van de internationale concurrentiepositie. Dit heeft vervolgens geresulteerd in een MIRT onderzoek en in 2011 de start van de structuurvisie. Deze Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) is gericht op het versterken van de Mainport Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam, door keuzes te maken rond een aantal concrete ruimtelijke knelpunten en door een helder en aansprekend kader te bieden voor toekomstige ruimtelijke initiatieven. SMASH beoogt:

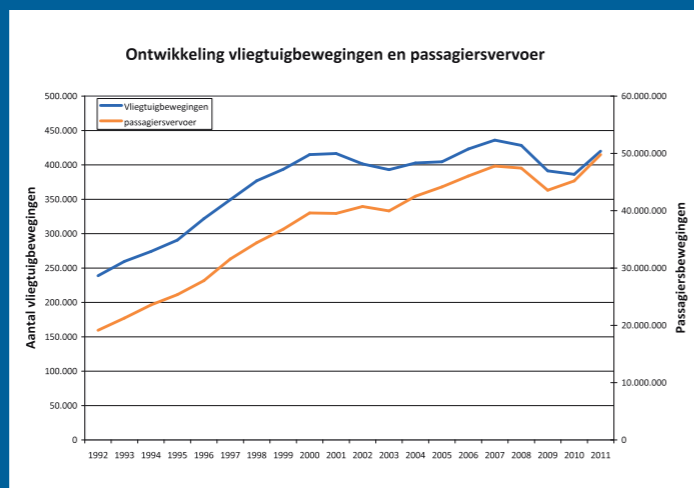
- 1 Een integraal ruimtelijk-economisch toekomstperspectief te bieden voor de Metropoolregio Amsterdam en bij te dragen aan het behoud en de versterking van de *catchment area* van Schiphol.
- 2 Een evenwichtige ruimtelijke inrichting te realiseren die toekomstige ruimteconflicten voorkomt, voldoende ruimte waarborgt voor nationale en regionale belangen en rekening houdt met de mogelijke ontwikkeling van Schiphol en de bijbehorende ruimtelijke contouren, de verstedelijkingsopgaven, de energie-infrastructuur, de weg- en spoorinfrastructuur, cultuurhistorische waarden, natuur, recreatie en waterberging.
- 3 Een meer integrale aanpak en regie van het Rijk tot stand te brengen en een heldere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden.
- 4 Beleidsmatige keuzes te maken rond een aantal concrete ruimtelijke knelpunten op kortere termijn.

Het programma SMASH is gericht op het nemen van ruimtelijke besluiten zowel in hoofdlijnen als “en detail”, het benoemen van uitvoeringsacties in een agenda en juridische doorvertaling in het AMvB LiB.

Cijfers

Luchtvaart

- Het aantal **passagiers** van Schiphol bedroeg in 2011 49,8 miljoen. Dit is een stijging van 10,2% ten opzichte van 2010 (45,2 mln).
- Het aantal **vliegtuigbewegingen** steeg in 2011 met 8,8% ten opzichte van 2010 tot 420.000.
- Er was in 2011 weer sprake van een sterkere groei van het aantal passagiers in verhouding tot het aantal vliegtuigbewegingen. Zoals ook uit de grafiek blijkt, is er een trend zichtbaar dat het gemiddelde aantal passagiers per vliegtuig toeneemt.



- In 2011 is er circa 1,5 miljoen ton **vracht** vervoerd via Schiphol. Voor het hele jaar was er sprake van een lichte stijging (0,8%) ten opzichte van 2010. In de laatste zes maanden was er echter sprake van een lichte krimp.
- Op de **ranglijst** van Europese luchthavens is Schiphol in 2011 gestegen naar de vierde plaats, gemeten in passagiersaantallen. In 2010 stond Schiphol op de vijfde plaats. Qua vrachtvolume neemt Schiphol, net als in 2010, de derde positie in.
- Het **bestemmingennetwerk** van Schiphol vormt een belangrijke concurrentiefactor. Het netwerk van directe verbindingen is in 2011 uitgebreid met 12 bestemmingen. In 2011 had Schiphol 313 bestemmingen, waarvan 139 intercontinentaal.

Vestigingsplaats

- In de **European Cities Monitor** van Cushman and Wakefield wordt jaarlijks de aantrekkelijkheid van Europese steden als vestigingsplaats voor bedrijven in kaart gebracht. In de monitor van 2011 is Amsterdam gestegen van de zesde naar de vierde plaats. Amsterdam behoort tot een subtop met steden als Berlijn, Barcelona, Madrid en Brussel. Relatief hoog scoort Amsterdam op de aspecten talenkennis, fiscaliteit, internationale verbindingen en bekendheid. Relatief laag scoort Amsterdam op de aspecten: kwaliteit van leven voor werknemers, de waardering van kantoorruimte en het interne transport. Ten opzichte van 2010 scoort Amsterdam met name beter op de bekendheid als businesslocatie, de kwaliteit van leven en op het vlak van luchtvervuiling. Ten opzichte van 2010 scoort Amsterdam vooral minder op toegankelijkheid tot de markt, de prijs/kwaliteit voor kantoorruimte en het intern transport.

Ruimtelijke economie

- In 2010 steeg de **werkgelegenheid** op de werklocaties in de Schipholregio met ruim 9% (2009: 91.000 arbeidsplaatsen, 2010: 100.500 arbeidsplaatsen). Een groot deel van deze toename is gerealiseerd op de Zuidas (24.800 arbeidsplaatsen in 2009, 32.600 in 2010).
- Er hebben zich in de Metropoolregio Amsterdam in 2010 122 **buitenlandse bedrijven** gevestigd, waarvan 52 op locaties in de Schipholregio. Dit is een stijging ten opzichte van 2009. De Zuidas springt eruit met 37 nieuwe buitenlandse vestigingen.
- In 2011 daalde het onverhuurde leegstandaanbod op **kantoorlocaties** in de Schipholregio. In januari 2010 bedroeg het onverhuurde leegstandaanbod 236.200 m² bvo¹⁾, januari 2011 218.300 m² en januari 2012 204.600 m². Het aantal verhuurtransacties daalde van 117.300 m² (2010) naar 55.800 m² (2011).
- De kantorenleegstand daalde ook percentueel voor het tweede achtereenvolgende jaar; van 15,5% per januari 2010, naar 13,9% per januari 2011 tot 12,8% per januari 2012. Hiermee ligt de leegstand in de Schipholregio 1,3% onder het landelijk gemiddelde en onder de leegstand in de totale Metropoolregio Amsterdam (17,3%).
- Voor internationaal georiënteerde **bedrijfslocaties** daalde het aanbod en steeg het aantal transacties van bedrijfstvastgoed het afgelopen jaar. Het aanbod daalde van 306.000 m² per januari 2011 naar 296.000 m² per januari 2012. Het aantal geregistreerde transacties is gestegen van 66.000 m² in 2010 naar 69.000 m² in 2011.
- In 2011 zijn geen internationaal georiënteerde **kavels voor bedrijventerreinen** uitgegeven en/of ontwikkeld. In 2012 is de ontwikkeling van Schiphol Logistics Park (SLP, onderdeel van ACT) van start gegaan met de ontwikkeling van een bedrijfspand voor Rapid Logistics.

¹⁾ bvo= bruto vloeroppervlak

2 Waar staan we voor?

De samenwerkende overheden van de Metro-poolregio Amsterdam staan voor het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie. Dit staat uiteraard ook centraal in het provinciale beleid voor de Schipholregio.

De nadruk ligt daarbij op de metropolitane strategie: de wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en de stedelijke omgeving. Dit is meer dan alleen de portefeuille Schiphol, dit gaat ook over het beleid op het gebied van bijvoorbeeld wonen, recreëren en mobiliteit. In deze rapportage ligt de nadruk op de activiteiten vanuit de portefeuille Schiphol.

De volgende drie doelen vormen de basis voor het beleid dat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (verder: Gedeputeerde Staten) uitvoeren in de portefeuille Schiphol:

- 1 Selectieve ontwikkeling van de luchthaven en behoud van de knooppuntfunctie.
- 2 Bewaken/verbeteren van de leefbaarheid.
 - a Beperken van hinder en hinderbeleving.
 - b Compenserende maatregelen voor hinder en ruimtelijke beperkingen.
- 3 Samenhangende en hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling in de Schipholregio.

Structuurvisie en coalitie akkoord

De provinciale uitgangspunten die de kaders vormen om deze doelen waar te maken, zijn vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (SV) en het coalitie akkoord 2011-2015 'verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' (CA).

1 Selectieve ontwikkeling van de luchthaven en behoud van de knooppuntfunctie

Provinciale uitgangspunten

- Schiphol ontwikkelt zich verder op de huidige locatie met specialisatie op knooppuntgebonden verkeer. (SV)
- De mainportfunctie van Schiphol moet worden versterkt. (CA)
- Binnen de "48 dB(A) Lden contour" worden ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover deze zich voordoen buiten bestaand bebouwd gebied, afgewogen tegen mogelijke beperkingen voor de ontwikkeling van de luchthaven. (SV)
- Wij steunen de uitgangspunten van het overlegorgaan Alderstafel, waarbij prioriteit wordt gegeven aan mainportverkeer. (CA)

2 Bewaken/verbeteren van de leefbaarheid

a Beperken van hinder en hinderbeleving

b Compenserende maatregelen voor hinder en ruimtelijke beperkingen

Provinciale uitgangspunten

- Balans houden tussen de positieve economische ontwikkelingen en een goede leefbaarheid in de omgeving. (CA)
- Geen nieuwe grootschalige woningbouw binnen de "20 KE contour" (buiten de reeds bestaande bestuurlijke afspraken, zoals VINEX/VINAC afspraken). (SV)
- Het aantal inwoners dat geluidshinder ondervindt mag niet toenemen. (CA)
- Wij steunen initiatieven om de hinder van Schiphol te beperken. (CA)

3 Samenhangende en hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling in de Schipholregio

Provinciale uitgangspunten

- De nadruk ligt op de metropolitane strategie: wisselwerking tussen Schiphol, de Schipholregio en stedelijke omgeving. (SV)
- De Provincie kiest primair voor internationaal georiënteerde bedrijvigheid op werklocaties op en rond de luchthaven. (CA)
- Het sterk houden van de driehoek Mainport Schiphol-Greenport Aalsmeer-Seaport Amsterdam is essentieel voor het versterken van de regionale economie en het algemene vestigingsklimaat. (CA)
- Zonder goede infrastructuur geen goede economische ontwikkeling. (CA)
- Bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling. (CA)
- Een groene leefomgeving is van belang voor het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving en vestigingsklimaat. (CA)

Uiteraard staan deze doelen en uitgangspunten niet op zich en zijn zij onderling verbonden en van invloed op elkaar. Ruimte, leefbaarheid en economie vullen elkaar aan en versterken elkaar.

De afspraken aan de Alderstafel (adviezen 2007, 2008 en 2010) zijn mede bepalend voor de provinciale doelen en uitgangspunten. Verder zijn de provinciale doelstellingen en uitgangspunten vastgelegd en uitgewerkt in afspraken die gemaakt zijn in de Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (REVS).

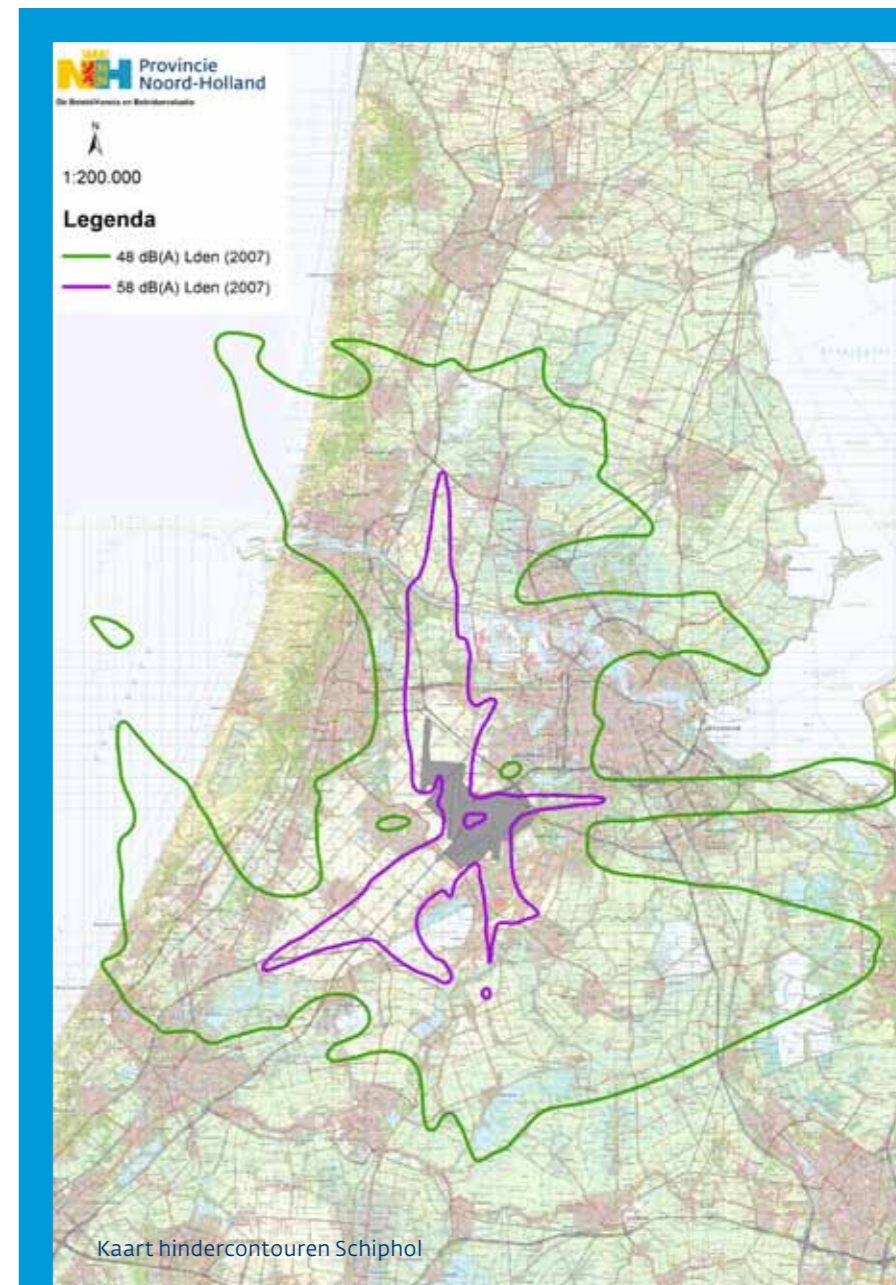
Alders²⁾ akkoord

De afspraken in het Alders akkoord zijn uitgewerkt in drie convenanten: het *convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol (selectiviteit)*, het *convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn* en het *convenant omgevingskwaliteit middellange termijn*. Het pakket aan afspraken in het Alders akkoord is één en ondeelbaar.

Convenant behoud en versterking mainportfunctie en netwerk-kwaliteit luchthaven Schiphol (selectiviteit)

- Tot 2020 een maximum aantal van 510.000 vliegtuigbewegingen per jaar, waarvan maximaal 32.000 per jaar in de nacht.
- Schiphol zal zich specialiseren op het accommoderen van het zogenaamde hub- en mainportgebonden verkeer. Het niet-mainportgebonden verkeer zal worden uitgeplaatst naar Eindhoven en Lelystad.

²⁾ Het volledige advies en de convenanten kunt u raadplegen via www.alderstafel.nl





Convenant hinderbeperkingen ontwikkeling Schiphol middellange termijn

- Uitwerking van een pakket hinderbeperkende maatregelen als gevolg waarvan er in 2020 een reductie van tenminste 5% van het aantal ernstig gehinderden in de “48 dB(A) Lden contour” wordt bereikt. Het invoeren van zogenaamde geluidsarme of glijvlucht naderingen (“*Continuous Descent Approach*”) is daar onderdeel van.

Convenant omgevingskwaliteit middellange termijn

- Uitwerking van een pakket maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving in woongebieden rond Schiphol in stand te houden en/of te verbeteren.
- Onderdeel daarvan zijn:
- De afhandeling van gebiedsgerichte projecten en het helpen van individuele schrijnende gevallen via de Stichting Leefomgeving Schiphol.
 - Een initiatief om vroegtijdige en deugdelijke informatie te verstrekken aan huidige en toekomstige bewoners in de regio over de geluidbelasting door vliegtuiggeluid. Doel is de hinderbeleving en de ergernis daarover te beperken.

Verder zijn in het advies van de Alderstafel van 19 augustus 2010 nadere afspraken gemaakt over het experiment met het nieuwe normen- en handhavingstelsel (NNHS). Er wordt geëxperimenteerd met een nieuw stelsel van regels en grenzen voor het vliegverkeer op Schiphol dat minder complex, inzichtelijker en operationeel beter uitvoerbaar is dan het huidige geluidstelsel. Uitgangspunt daarbij is dat het vliegverkeer op Schiphol zo veel mogelijk wordt afgehandeld volgens het principe van geluidspreferentieel vliegen. Dat houdt in dat er zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de start- en landingsbanen van de luchthaven die zo min mogelijk overlast voor de omgeving veroorzaken. In de praktijk komt dat neer op het primaire gebruik van de Polderbaan en de Kaagbaan.

Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio 2009-2030 (REVS)

De REVS is in 2009 vastgesteld door het Bestuursforum Schiphol (BFS), bestaande uit de Provincie Noord-Holland, gemeenten

Haarlemmermeer en Amsterdam en Schiphol. Hiermee worden de volgende doelen nagestreefd:

- Het versterken van de airportcorridor Schiphol-Amsterdam. Deze corridor bevat twee toplocaties voor kantoren, Hoofddorp/Schiphol en de Zuidas. Het doel is om meer samenhang tussen deze twee locaties te creëren, de integratie met de stad te verbeteren en te voorzien in een excellent netwerk van openbaar vervoer verbindingen.
- Het versterken van het onderscheidend vermogen van werklocaties. De nadruk moet liggen op de kwaliteit van de locaties in plaats van de kwantiteit.
- Modernisering van het selectief vestigingsbeleid voor bedrijfsvestigingen. Het accent moet liggen op het sturen van locatieontwikkelingen die aansluiten bij de wensen van de doelgroepen.
- Inzetten op een clusterstrategie. In de Schipholregio is een tiental kansrijke clusters benoemd. Deze clusters moeten zo worden gefaciliteerd dat zij zich optimaal kunnen ontwikkelen.

Deze doelen zijn verder uitgewerkt in het *convenant selectief vestigingsbeleid* en de *ontwikkelingsstrategie REVS*.



3 Zwaartepunt in 2012/2013

De provinciale uitgangspunten uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en het coalitie akkoord 2011-2015, de afspraken aan de Alderstafel en de afspraken in het kader van de REVS hebben een lange tijds-horizon. Deze uitgangspunten en afspraken blijven de komende periode dan ook leidend voor de inzet van Gedeputeerde Staten om de doelen in de Schipholregio waar te maken. Binnen deze uitgangspunten en afspraken hebben Gedeputeerde Staten bepaald waar het zwaartepunt ligt van haar inzet in de periode 2012/2013.

Alderstafel

De komende periode moeten aan de Alderstafel op een aantal dossiers beslissingen worden genomen over het vervolg. Dit geldt voor een eventuele tweede tranche voor de Stichting Leefomgeving Schiphol, de invoering van het nieuwe normen- en handhavingstelsel, de effectiviteit van de infoplicht en de mogelijkheden/ruimte voor hinderbeperkende maatregelen zoals de invoering van glijvluchtlandingen (“*Continuous Descent Approach*”). Dit zijn geen eenvoudige keuzes en hier moeten de verschillende partijen in goed overleg een beslissing over nemen. Gedeputeerde Staten vinden het van belang dat de diverse betrokken partijen, ieders afzonderlijke belang respecterend, gezamenlijk de discussie blijven aangaan over de ruimtelijke effecten van het vliegverkeer op de grond en in de omgeving.

Uitgangspunt voor Gedeputeerde Staten is de “één en ondeelbaarheid” van het Aldersakkoord. Gemaakte afspraken worden nagekomen of er worden nieuwe afspraken gemaakt als de oude door de veranderende omstandigheden niet meer actueel zijn. De doelstellingen van het akkoord blijven echter gehandhaafd.

Gedeputeerde Staten vinden compenserende maatregelen voor de overlast van het vliegverkeer essentieel. De leefkwaliteit in woongebieden waar de hinder, ondanks de hinderbeperkende maatregelen, niet weggenomen kan worden moet in stand gehouden worden. Verder moeten burgers tijdig worden bediend als zij een verzoek om schadevergoeding indienen voor schadeveroorzakende besluiten van overheden over Schiphol.

De dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving moet effectief en efficiënt gevoerd worden. Gedeputeerde Staten ondersteunen de uitwerking van het voorstel voor het samenvoegen van de Alderstafel en de Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) tot een Omgevingsraad Schiphol. De voortgang wordt nauwlettend in de gaten gehouden. Essentieel hierbij is dat de regio (de BRS en bewoners) nauw betrokken wordt in het proces van de vorming van de Omgevingsraad en uiteindelijk een duidelijke plek krijgt aan tafel.

Voor de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in de toekomstige ontwikkelingen en dilemma's. Welke ontwikkelingen in de luchtvaart zijn te verwachten en wat zijn de gevolgen daarvan? Zijn er sturingsmogelijkheden voor de BRS, en zo ja, welke zijn dat? Als er inzicht is in de toekomstige dilemma's op het gebied van de ontwikkeling van de luchtvaart, kan de BRS haar agenda bepalen voor de komende jaren.

Ruimtelijke Economische Visie Schipholregio (REVS)

De komende periode staat de uitvoering van de REVS centraal. Gedeputeerde Staten zetten in eerste instantie in op een vervolg op de Ontwikkelingsstrategie REVS, die in maart 2012 door het Bestuursforum Schiphol (BFS) is vastgesteld. Door een aantal specifieke gebiedsuitwerkingen onder regie van de gemeenten uit te voeren, willen Gedeputeerde Staten een proces in gang zetten dat moet leiden tot kwaliteitsverbetering en verduurzaming van werklocaties in de Schipholregio.

Dit proces van kwaliteitsverbetering zal zich ook uiten in de ontwikkeling van Amsterdam Connecting Trade (ACT). In 2012 zagen Gedeputeerde Staten de concrete start van de uitgifte van Schiphol Logistics Park, onderdeel van ACT. Voor de A4 Zone West is de planvorming in een vergevorderd stadium en worden de eerste uitgiftes binnen enkele jaren voorzien.

Gedeputeerde Staten zal zich inzetten om de ambities voor hoogwaardigheid en duurzaamheid te bewaken en waar nodig aan te scherpen, ondanks de moeilijke marktomstandigheden. Verder richten Gedeputeerde Staten zich ook op de totstandkoming van de OLV Greenport, waarvoor vorig jaar de financiering rond is gekomen.

Het regionale ontwikkelingsbedrijf, de Schiphol Area Development Company (SADC), speelt hierin een prominente rol. Ten aanzien van SADC is de primaire inzet om de aandeelhoudersdiscussie rond de financiering van de A4 Zone West goed af te ronden, waarbij Gedeputeerde Staten een koppeling zien naar andere grondverwerving dossiers in de regio. Scherpe sturing via de aandeelhouderslijn blijft nodig, waarbij de beleidsinhoudelijke lijn via het BFS niet uit het oog verloren mag worden. SADC is een compacte, competente en professionele organisatie die een behoudende financiële koers vaart.

Verder gaan Gedeputeerde Staten de jaarlijkse Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS uitbreiden met een kwaliteitswaardering van de werklocaties en een voortgangsrapportage van het *convenant selectief vestigingsbeleid*

Schipholregio (december 2011 getekend). De Monitor bevat nu vooral kwantitatieve gegevens over de kantoor- en bedrijfslocaties in de Schipholregio. Door een waarderingsonderzoek bij bedrijven willen Gedeputeerde Staten beter inzicht krijgen in de kwalitatieve opgaven. In het convenant is afgesproken jaarlijks alle bedrijfsvestigingen in de Schipholregio te evalueren op internationale oriëntatie.

Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Als deelnemer aan de bestuurlijke stuurgroep SMASH zijn Gedeputeerde Staten nauw betrokken bij de voortgang. In de analysefase van SMASH worden nu op basis van mobiliteits-, woningmarkt en economisch onderzoek een aantal ruimtelijke modellen verkend waarin zowel de groei van de luchtvaart als de groeiende verstedelijkingsopgave van de metropoolregio tegen elkaar worden afgewogen. Hierna worden deze modellen onderzocht op effecten op het gebied van milieu, duurzaamheid, bereikbaarheid en woningbouw. Dit wordt samengebracht in een integrale effectennotitie samen met een kosten effectiviteitanalyse. Dit moet leiden tot beleidskeuzes met de bijbehorende uitvoeringsacties. Ook wordt besloten over de neerslag van die keuzes in de AMvB Luchthavenindelingbesluit (LIB) en een uitvoeringsagenda. Dit is tevens het go/no go moment voor een structuurvisie. Besloten wordt of het planfiguur structuurvisie wordt toegepast of dat gekozen wordt voor een kabinetsbrief en/of een convenant. Gedeputeerde Staten letten hierbij vooral op de

regionale afspraken en belangen zoals die zijn vastgelegd in de structuurvisies, de REVS, de Alderstafel en bijvoorbeeld het ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040. Deze afspraken moeten in principe volledig worden meegenomen, waarbij Gedeputeerde Staten met name kijken naar de benodigde gebiedsontwikkeling vanuit de metropolitane strategie van de MRA.

Duurzame ontwikkeling luchthaven

Gedeputeerde Staten vinden een duurzame ontwikkeling van de Schipholregio belangrijk om ook in de toekomst een hoge kwaliteit van leven, wonen en werken te kunnen bieden. Afspraken zoals het Aldersakkoord en de REVS dragen hieraan bij. De beleidsinzet richt zich op duurzame ontwikkeling van met name de regio. Deze inzet wordt verankerd in onder meer SMASH. Een duurzame regio is echter niet mogelijk zonder een duurzame luchthaven. Daarom onderschrijven Gedeputeerde Staten het belang van een duurzame luchthaven. Dit is echter de primaire bevoegd- en verantwoordelijkheid van Schiphol. Schiphol heeft hiervoor een duurzaamheidsprogramma opgesteld. Gedeputeerde Staten onderschrijven dit programma en zullen daar waar mogelijk bijdragen.





Luchtfoto Schiphol-Oost: artist impression

4 Wat hebben we gedaan?

Afgelopen jaar hebben Gedeputeerde Staten diverse activiteiten uitgevoerd en ingezet om de provinciale doelen in de Schipholregio te realiseren. Hieronder volgt een overzicht van de activiteiten die Gedeputeerde Staten hebben uitgevoerd. Deze activiteiten zijn onderverdeeld in de beleidsdoelstellingen waar ze aan bijdragen.

1 Selectieve ontwikkeling van de luchthaven en behoud knooppuntfunctie

Om de selectieve ontwikkeling van de luchthaven te realiseren en de knooppuntfunctie te behouden, houden Gedeputeerde Staten vast aan de gemaakte Alders afspraken tot 2020. Deze afspraken zijn leidend in de activiteiten die wij uitvoeren. Voor de periode na 2020 blijven Gedeputeerde Staten in overleg met luchtvaartsector, regio en omwonenden.

2 Bewaken/verbeteren van de leefbaarheid rondom Schiphol

Voor het bewaken en verbeteren van de leefbaarheid rondom Schiphol zijn Gedeputeerde Staten actief op de volgende beleidsonderwerpen:

- a Stichting Leefomgeving Schiphol
- b Infoplicht
- c Het experiment nieuw normen- en handhavingstelsel
- d Vliegverkeer InZicht
- e Hinderbeperkende maatregelen
- f Schadeschap Luchthaven Schiphol

a Stichting Leefomgeving

Doel

Leefkwaliteit in stand houden in woongebieden waar de hinder, ondanks de hinderbeperkende maatregelen, niet weggenomen kan worden.

Activiteit

De Stichting Leefomgeving Schiphol is een uitwerking van het *convenant omgevingskwaliteit middellange termijn*. Deze stichting wordt gefinancierd door de Provincie Noord-Holland, het Rijk, en Schiphol Group (in totaal € 30 miljoen) en kent subsidies toe aan projecten die de leef- en woonomgeving van de bewoners in gemeenten rondom luchthaven Schiphol verbeteren.

De projecten worden in nauw overleg met de bewoners van deze gemeenten ontwikkeld. Daarnaast kunnen ook mogelijk individueel gedupeerden een beroep doen op de Stichting voor hulp bij het oplossen van problemen als gevolg van de aanwezigheid van de luchthaven.

Resultaat

In februari 2011 is een subsidie van € 2,8 miljoen uitgereikt aan de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude voor het verbeteren van de kwaliteit en de bereikbaarheid van het nieuwe station Halfweg. In 2011 is ook voor vier andere projecten een verzoek voor subsidie ingediend bij de Stichting. Dit heeft geleid tot een toekenning voor vier projecten in Amstelveen, Aalsmeer, Zwanenburg en Uithoorn. In februari 2012 zijn drie cheques uitgereikt: (1) een subsidie van € 5 miljoen aan de gemeente Amstelveen voor de inrichting van de openbare ruimte van studentencampus Uilenstede, (2) een subsidie van € 2,8 miljoen aan gemeente Aalsmeer voor de herstructurering van de zogenaamde sloopzone tot een recreatief groengebied en (3) een subsidie van € 1,2 miljoen aan gemeente Uithoorn voor de herstructurering van een verouderd kassengebied tot een recreatief openbaar groengebied. Verder is in april 2012 een subsidie van € 8,2 miljoen uitgereikt aan gemeente Haarlemmermeer voor de realisatie van een nieuw dorpsplein en dorps huis met een sporthal in Zwanenburg.

In 2011 zijn ook 51 aanvragen van individuele gevallen ontvangen, waarvan 40 aanvragen zijn afgehandeld. Conform het *convenant omgevingskwaliteit* is de Stichting geëvalueerd. In de loop van 2012 wordt deze evaluatie aangeboden aan de Alderstafel. Dit vormt de basis voor de discussie over een eventuele tweede tranche.



b Infoplicht

Doel

Vroegtijdige, deugdelijke en objectieve informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners rond Schiphol om de hinderbeleving te minimaliseren.

Activiteit

In het kader van het convenant omgevingskwaliteit, is aan de Alderstafel afgesproken te komen tot een vroegtijdige, deugdelijke en objectieve informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners rond Schiphol over de geluidbelasting en de mogelijke hinder door het vliegverkeer op Schiphol. Het afgelopen jaar hebben Gedeputeerde Staten zich ingezet om ervoor te zorgen dat deze informatie op een centraal punt beschikbaar is. De informatie is ondergebracht op de website www.bezoekbas.nl van Bewoners Aanspreekpunt Schiphol (BAS).

Resultaat

Op woensdag 14 december jl. is de module Wonen bij Schiphol op de website van BAS online gegaan. Het grote voordeel van deze nieuwe module is dat veel informatie over Schiphol en het luchtverkeer in de regio die van belang kan zijn voor huidige en vooral nieuwe bewoners, nu op één centrale plaats beschikbaar komt. Bovendien wordt deze “algemene informatie” aangevuld met informatie over de regio waar men gaat wonen of woont, en over de huidige of toekomstige woonlocatie in die regio (op basis van postcode en huisnummer of straatnaam). Deze informatie is afkomstig uit een database die jaarlijks zal worden geactualiseerd. In het najaar van 2012 volgt een evaluatie van de effectiviteit van de Infoplicht.

The screenshot shows the 'bas' website interface. At the top, there is a search bar and a navigation menu. The main content area is titled 'Welkom bij Wonen bij Schiphol' and includes a search bar, a list of regions, and a section for 'Uw regio' with a map and flight information. There is also an 'Actuele informatie' section with a calendar and a 'Let op' section with a disclaimer.

Module Wonen bij Schiphol op www.bezoekbas.nl

c Experiment nieuw normen- en handhavingstelsel

Doel

Het nieuwe geluidsstelsel moet leiden tot regels die ervoor zorgen dat de luchtvaart op Schiphol de ruimte krijgt om met behoud van netwerkqualiteit selectief te groeien. Het moet operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen tegen hinder.

Activiteit

In 2010 is aan de Alderstafel afgesproken te komen tot de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel. Het nieuwe geluidsstelsel moet leiden tot regels die ervoor zorgen dat de luchtvaart op Schiphol de ruimte krijgt om met behoud van netwerkqualiteit selectief te kunnen groeien. Het moet operationeel uitvoerbaar en veilig zijn én moet bewoners in de omgeving van Schiphol gelijkwaardig of beter beschermen tegen hinder. Daarbij moeten, waar mogelijk, als eerste de start- en landingsbanen worden gebruikt die de minste hinder in de omgeving veroorzaken. Ook mogen niet meer banen tegelijk worden ingezet dan voor het verkeersaanbod strikt noodzakelijk is. In 2010 is afgesproken te beginnen met het experiment.

Resultaat

Het eerste jaar experiment is 31 oktober 2011 afgerond en geëvalueerd. De Alderstafel heeft hiermee ingestemd en het rapport aan de Staatssecretaris aangeboden. Daarna is het aangeboden aan de Tweede Kamer. Aan de

Alderstafel is eind 2011 besloten door te gaan met het tweede jaar van het experiment.

De algemene conclusie van de tussentijdse evaluatie is dat gedurende het eerste jaar van het experiment grotendeels aan de afgesproken doelstellingen voor de inzet van de start- en landingsbanen is voldaan. Daarnaast zijn geen overschrijdingen geweest in de handhavingpunten van het huidige stelsel. Dit betekent dat het nieuwe stelsel geen grote verschillen in de lokale geluidbelasting in de omgeving tot gevolg heeft gehad.

Het tweede jaar van het experiment wordt benut om een aantal zaken nader uit te werken en om te kijken in hoeverre de lijn van de positieve resultaten van het eerste jaar zich voortzet.

d Vliegverkeer InZicht

Doel

Vroegtijdige, deugdelijke en objectieve informatievoorziening aan huidige en nieuwe inwoners rond Schiphol om de hinderbeleving te minimaliseren.

Activiteit

Één van de afspraken uit het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn is het nagaan van de mogelijkheden voor online vliegtuigbewegingen. Eind 2010 is gestart met de ontwikkeling van een systeem.

Resultaat

Op 1 juni 2011 is de module Vliegverkeer InZicht op de website van het Bewoners

aanspreekpunt Schiphol (BAS) online gegaan. De gegevens op de website van BAS zijn gebaseerd op radar- en vluchtplandata van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en daarmee vollediger, betrouwbaarder en nauwkeuriger dan bestaande sites. De realisatie is mede mogelijk gemaakt door een provinciale bijdrage in de ontwikkelkosten.

e Hinderbeperkende maatregelen

Doel

Beperken van de geluidshinder in de directe omgeving van de luchthaven en het buitengebied.

Activiteit

In het convenant hinderbeperking en ontwikkeling Schiphol middellange termijn zijn 36 mogelijke hinderbeperkende maatregelen benoemd. Deze maatregelen worden beoordeeld op basis van diverse onderzoeken in de werkgroep hinderbeperking, waar de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) in participeert. Het besluit of een maatregel al dan niet wordt ingevoerd wordt genomen aan de Alderstafel.

Resultaat

In 2009 zijn negen hinderbeperkende maatregelen uitgetest waarvan er zeven succesvol bleken. In 2011 is de verlenging van de nachtelijke aankomst- en vertrekprocedures in de vroege ochtend daarbij gekomen. Verder is gestart met een optimalisatie van de vertekroute Zwanenburgbaan als onderdeel van het project parallel starten. Ook is in 2011 besloten tot invoering van Idle reverse thrust (remmen op de wielen i.p.v. op de motor) na de





Ribbels om het grondgeluid bij de Polderbaan terug te dringen

laatste landingspiek in de avond tot de eerste landingspiek in de ochtend. Deze maatregelen leiden tot een afname van het aantal ernstig gehinderden en slaap verstoorden. In 2011 is ook begonnen met maatregelen voor het terugdringen van het grondgeluid bij de Polderbaan met 10 dB. De eerste proeven geven een positief resultaat. Er zijn 3 microklimaatstudies opgestart waarbij op lokaal niveau naar oplossingen voor geluidhinder wordt gezocht. Met betrekking tot de invoering van glijvluchtlandingen (“*Continuous Descent Approach*”) zijn door de sector in 2011 varianten uitgewerkt. Hierover is nog geen overeenstemming aan de Alderstafel bereikt.

f Schadeschap Luchthaven Schiphol

Doel

Compensatie van hinder van burgers en bedrijven rondom Schiphol die schade lijden ten gevolge van overheidsbesluiten op grond van de Wet Luchtvaart over Schiphol.

Activiteit

In 1998 is het Schadeschap Luchthaven Schiphol opgericht door (voormalig) Ministerie van VenW, Provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Rijnland en circa 21 gemeenten en deelgemeenten rond Schiphol. Het Schadeschap behandelt verzoeken om schadevergoeding van omwonenden/bedrijven rond Schiphol die schade lijden ten gevolge van overheidsbesluiten op grond van de Wet Luchtvaart over Schiphol, bijvoorbeeld bestemmingsplannen van gemeenten en besluiten van de Rijksoverheid over de (ligging van de) geluidszones. De gedeputeerde Schiphol van de

Provincie Noord-Holland is voorzitter van het Algemeen en Dagelijks Bestuur van het Schadeschap.

Begin 2011 is er onderzoek gedaan naar de juridische doelmatigheid van de activiteiten van het Schadeschap. Het onderzoeksrapport bevat aanbevelingen die er toe moeten leiden dat claims efficiënter en effectiever worden afgewikkeld. Het Bestuur erkende het belang van deze aanbevelingen. Eind 2011 heeft het Bestuur aan de hand van een plan van aanpak een nieuwe koers uitgezet om verbeteringen aan te brengen in de organisatie van het Schadeschap.

Resultaat

De nieuwe koers moet leiden tot:

- Een efficiënte en effectieve afhandeling van claims.
- Een tijdige bediening van burgers en andere indieners van claims.
- Het terugdringen van de kosten voor overhead.

Het eerste kwartaal van 2012 zijn de eerste bedrijfsmatige verbeteringen doorgevoerd. Het tweede kwartaal van 2012 wordt dit voortgezet, zodat de verzoeken om schadevergoeding efficiënt en effectief afgehandeld worden. Het doel is dat bijna alle verzoeken voor de zomer van 2013 zijn afgehandeld.

3 Samenhangende en hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling Schipholregio (ter versterking van het internationaal vestigingsmilieu MRA)

Om een samenhangende, internationaal concurrerende en hoogwaardige ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Schipholregio te verkrijgen, is de Provincie Noord-Holland actief op de volgende beleidsonderwerpen:

- Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio
- Ontwikkelingsstrategie Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS)
- Schiphol Area Development Company (SADC)
- Amsterdam Connecting Trade (ACT)

a Convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio

Doel

Zorgen dat de juiste internationaal georiënteerde bedrijven zich vestigen in de Schipholregio om zo het juiste vestigingsklimaat te verkrijgen en te benutten.

Activiteit

Het Bestuursforum Schiphol (Provincie Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam, in samenwerking met Schiphol Group en SADC) coördineert het selectief vestigingsbeleid in de Schipholregio. Het selectief vestigingsbeleid gaat ervan uit dat de terreinen in de Schipholregio bedoeld zijn voor een specifieke doelgroep, namelijk internationaal georiënteerde bedrijven. Zo wordt de schaarse ruimte optimaal benut voor het verkrijgen van een

internationaal vestigingsklimaat en wordt voorkomen dat de regio dichtslibt met activiteiten die weinig toegevoegde waarde hebben voor de luchthaven en de regio.

Resultaat

In december 2011 is het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio ondertekend. Hiermee zijn afspraken gemaakt over een nieuwe, meer marktgerichte werkwijze om selectiviteit te bereiken. In het convenant ligt de nadruk op het ontwikkelen van de juiste locatiekwaliteiten om een samenhangend en internationaal concurrerend vestigingsklimaat te verkrijgen. In het convenant is ook afgesproken dat de werkelijke bedrijfsvestigingen jaarlijks worden geëvalueerd op de mate van internationale oriëntatie. Dit gebeurt via de Monitor Ontwikkelingsstrategie REVS.

b Ontwikkelingsstrategie Ruimtelijk Economische Visie Schipholregio (REVS)

Doel

Zorgen voor een samenhangend regionaal kwantitatief en kwalitatief programma voor bestaande en nog te ontwikkelen werklocaties in de Schipholregio op basis van het REVS beleid.

Activiteit

Het Bestuursforum Schiphol (BFS) formuleert beleidsvoorstellen en maakt regionale afspraken over de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Schipholregio. Het gaat daarbij vooral om de regionale afstemming van de ontwikkeling van kantoor- en bedrijfslocaties. Er is een grote kwantitatieve mismatch tussen de

behoefte aan kantoor- en bedrijfslocaties en het planaanbod. Het BFS werkt nauw samen met het Platform voor bedrijven en kantoren (Plabeka) om dit probleem aan te pakken. Ook in kwalitatieve zin is er sprake van een opgave om de locatiekwaliteiten beter te laten aansluiten bij de behoeften van de internationaal georiënteerde markten.

Resultaat

In maart 2012 heeft de BFS de Ontwikkelingsstrategie REVS vastgesteld. Hierin is een koers uitgezet om de locatiekwaliteiten te verbeteren. De Ontwikkelingsstrategie is een uitwerking van de REVS en is ook bedoeld als uitvoeringskader voor het convenant selectief vestigingsbeleid Schipholregio. Het programma wordt deels uitgevoerd door de SADC.

c Schiphol Area Development Company (SADC)

Doel

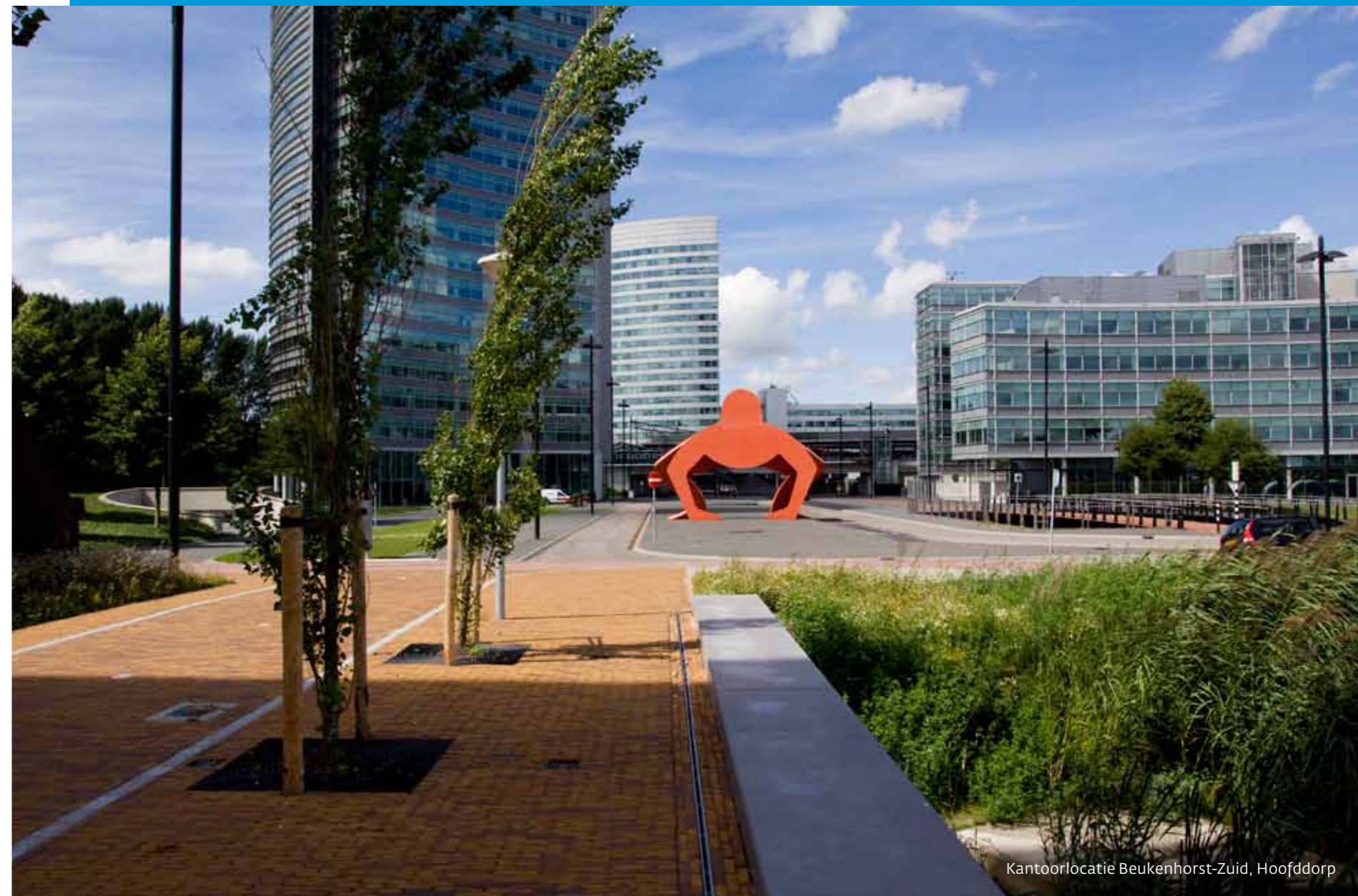
Uitvoeren van regionaal beleid voor internationaal georiënteerde werklocaties.

Activiteit

De provincie Noord-Holland heeft op twee niveaus te maken met SADC. Ten eerste is SADC het uitvoeringsorgaan van het BFS voor de ontwikkeling van werklocaties in de Schipholregio. Via het BFS beïnvloedt Gedeputeerde Staten de beleidsinhoudelijke koers van SADC. Ten tweede is de Provincie Noord-Holland aandeelhouder van SADC (25% belang) en stuurt via de aandeelhoudersvergadering SADC vooral aan op bedrijfsmatige en financieel-economische aspecten.

Resultaat

Het belangrijkste resultaat vanuit de beleidsinhoudelijke lijn is de vaststelling van de Ontwikkelingsstrategie REVS. Dit programma voor werklocaties vormt een basis voor de inhoudelijke koers voor SADC voor de komende jaren. In 2011 heeft SADC geen gronden uitgegeven. In 2012 is er echter een eerste transactie geweest en is een eerste paal geslagen op Schiphol Logistics Park. Een tweede transactie is in voorbereiding. Vanuit het perspectief van aandeelhouder stond 2011 vooral in het teken van de uitwerking van de SADC-III Aandeelhoudersovereenkomst (AOK) uit 2009 en de financiering van de A4 Zone West. In 2011 is veel discussie tussen de aandeelhouders van SADC geweest over het benutten van de vrije financieringsruimte vanuit de AOK. Op 4 mei 2012 hebben de aandeelhouders ingestemd met het benutten van deze vrije ruimte voor de financiering van de verwerving van gronden voor A4 Zone West, een deellocatie van Amsterdam Connecting Trade (ACT), waarvan SADC voor een derde eigenaar is.



Kantoorlocatie Beukenhorst-Zuid, Hoofddorp



Amsterdam Connecting Trade (ACT)

d Amsterdam Connecting Trade (ACT)

Doel

Realiseren van een hoogwaardig multimodaal ontsloten knooppunt van logistieke bedrijventerreinen ten zuiden van Schiphol.

Activiteit

De Provincie Noord-Holland is actief betrokken bij ACT als een van de partners in de zogenaamde Cockpit ACT, naast gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group en SADC. In de Cockpit ACT worden besluiten genomen over de koers en de activiteiten van het programmabureau (ondergebracht bij SADC). De activiteiten van ACT richten zich op (1) het multimodale systeem, (2) productontwikkeling, (3) samenwerking en (4) gebiedsontwikkeling.

Resultaat

Voor het multimodale systeem was het sluitend krijgen van de financiering van de Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) Greenport een mijlpaal in 2011. Dit was mede dankzij de reservering van 3 miljoen euro vanuit de Provincie Noord-Holland op basis van een statenmotie in 2010. Verder is voor het truckparkeren een business case afgerond en is er een marktverkenning voor de HST Cargo uitgevoerd in samenwerking met Europese partners. Voor de eventuele waterterminal is een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen sluitende kosten batenanalyse is te maken voor een terminal in de Ringvaart. Het project wordt om die reden niet voortgezet.

Voor het onderdeel productontwikkeling, maar ook voor het onderdeel samenwerking is onder meer het project 'E-Link' uitgevoerd. Dit ging om een pilot voor het testen van een systeem waarmee goederen sneller in en uit geklaard worden (o.a. via slimme ICT). Ook is besloten dat ACT trekker wordt van het programma 'Seamless Connections'. Dit programma richt zich op logistieke innovatie. Dit gebeurt in samenwerking met de Amsterdam Economic Board.

Voor het onderdeel gebiedsontwikkeling heeft ACT in principe alleen een rol in de voorfase. Feitelijke ontwikkelingen worden daarna overgenomen door de gebieden zelf zoals de Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij (GEM) A4 Zone West CV. De oplevering en vaststelling van het Integraal Ontwikkelingsplan A4 Zone West was een mijlpaal in 2011. Ook is voor dit gebied een convenant duurzaamheid ondertekend tussen de GEM, de gemeente Haarlemmermeer en Hoogheemraadschap Rijnland.



Luchtfoto Lijnden



Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH)

Doel

De regionale ruimtelijke en economische belangen maximaal behartigen.

Activiteit

Met de start van SMASH en het oprichten van de stuurgroep heeft de regio tegelijkertijd de handen ineen geslagen met als doel de regionale inbreng in SMASH te bewaken. Zo worden in de stuurgroep de provinciale en regionale ruimtelijke en economische belangen maximaal behartigd. De samenwerking heeft geresulteerd in een gezamenlijke inbreng van de Metropoolregio Amsterdam, inclusief Schiphol. Hierbij hebben de regionaal samenwerkende partijen de volgende ambitie geformuleerd: *“Behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam door optimaal te profiteren van de economische potenties van de combinatie Mainport Schiphol- Metropoolregio Amsterdam”*.

SMASH kijkt zowel naar ruimte voor de ontwikkeling van de luchtvaart als groei voor de metropoolregio (verstedelijking). SMASH raakt aan veel activiteiten en plannen in de MRA. Voor de regio/provincie is het van belang dat eerder genomen besluiten (ontwikkelingsbeeld noordvleugel) leidend zijn voor andere afspraken, en dat de leefbaarheid geborgd wordt door de deelnemers aan SMASH te houden aan Aldersafspraken.

Resultaat

Op dit moment – mei 2012 – is de stand van zaken als volgt:

- De kabinetsopdracht zoals vervat in SVIR en het MIRT-projectenboek 2012 staat overeind. Dit geldt ook voor de noodzaak om besluiten te nemen ten aanzien van huidige ruimtelijke knelpunten en mogelijke toekomstige knelpunten die zich zouden kunnen voordoen als gevolg van de ontwikkeling van zowel de luchtvaart als de woningmarkt na 2020.
- De toekomst van luchthaven en regio na

2020 zal worden verkend op basis van afgewogen scenario's, gezien afspraken gemaakt aan de Alderstafel. Pas op een later moment kan overgegaan worden tot het opstellen van een structuurvisie met bijbehorende verplichtingen (plan MER en terinzagelegging).

- Het programma SMASH blijft gericht op het nemen van ruimtelijke besluiten zowel in hoofdlijnen als “en detail”, het benoemen van uitvoeringsacties in een agenda en juridische doorvertaling in het AMvB LiB.



5 Deelname aan overleggen

Om de verschillende provinciale doelen te bereiken en belangen te behartigen is samenwerking noodzakelijk.

Zoals ook blijkt uit figuur 1, wordt er met verschillende partijen, in verschillende omvang en wisselende omgevingen overlegd om de benodigde af- en overeenstemming te bereiken. Sommige partijen zijn in vele overleggen aanwezig, anderen slechts in enkele.

Leefbaarheid & Ruimte

Om de bestuurlijke, regionale regie te voeren in de besluitvorming over de toekomst van de luchthaven Schiphol en over een evenwichtige ontwikkeling van het gebied rond de luchthaven is de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) in 2001 opgericht. De Provincie Noord-Holland is voorzitter van de BRS. Hierin zitten ook de Provincie Zuid-Holland, de Provincie Utrecht en 43 gemeenten (deels vertegenwoordigd via samenwerkingsverbanden). De BRS vergadert vier keer per jaar. Een delegatie van de BRS, de gemeenten Castricum, Amstelveen, Amsterdam, Haarlemmermeer en provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, neemt plaats aan de Alderstafel.

Onderlinge afspraken over de groei van de luchthaven en de milieugevolgen die daarmee samenhangen worden gemaakt aan de Alderstafel. Er wordt advies uitgebracht aan het kabinet over de balans tussen de groei van de luchtvaart op Schiphol, de hinderbeperking en de kwaliteit van de omgeving voor de middellange termijn (2018/2020). Naast de delegatie van de BRS bestaat de Alderstafel ook uit delegaties van omwonenden, luchtvaartsector

en het Rijk. De Alderstafel vindt circa vier keer per jaar plaats.

Verder is er met de Wet Luchtvaart 2003 (art. 8.34) een overlegplatform opgericht, de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Schiphol (CROS). Dit overlegplatform heeft als doel hinder van Schiphol zoveel mogelijk te beperken en een optimaal gebruik van de luchthaven te bevorderen. Deelnemers aan dit overleg zijn provinciale en lokale bestuurders uit de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, bewonersvertegenwoordigers uit de betrokken gemeenten, Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland en luchtvaartmaatschappijen KLM, Transavia en Martinair. Er zijn jaarlijks circa vijf plenaire bijeenkomsten.

Om in de toekomst op een effectieve en efficiënte wijze de dialoog over de ontwikkeling van Schiphol en haar omgeving in te richten, werken de CROS en de Alderstafel een voorstel uit voor een nieuwe overlegstructuur, de zogenaamde Omgevingsraad Schiphol. De CROS en de Alderstafel zullen opgaan in deze Omgevingsraad. Deze nieuwe overlegstructuur biedt ruimte aan zowel een ontmoetingsplaats als een onderhandelingsplaats. Dit zal uiterlijk 1 mei 2013 starten.

Verder is de Provincie voorzitter van het Algemeen en Dagelijks Bestuur van het Schadeschap Luchthaven Schiphol. Centraal staat de compensatie van hinder van burgers en bedrijven rondom Schiphol die schade lijden ten gevolge van overheidsbesluiten op grond van de Wet Luchtvaart over Schiphol. Zowel het Algemeen als Dagelijks Bestuur vergadert twee keer per jaar.

SMASH

Gedeputeerde Staten nemen deel aan de overleggen in het kader van SMASH. Bestuurlijk is dat de stuurgroep SMASH waarin naast het Rijk ook de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de Provincie Zuid-Holland deelnemen. Deze stuurgroep komt ongeveer vier keer per jaar bijeen, en wordt ambtelijk voorbereid door deelname aan ateliers, werkgroepen, regio-overleg en rijk-regio-overleg.

Ruimtelijke economie

In het Bestuursforum Schiphol (BFS) zitten naast de Provincie Noord-Holland de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Schiphol Group. De Provincie Noord-Holland is voorzitter van de BFS. De economische, grondgebonden kant van de mainport staat hier centraal; de beleidsinhoudelijke koers van de SADC, de uitvoering van de REVS en het selectieve vestigingsbeleid bepalen de agenda. Het BFS vergadert vier keer per jaar. De Provincie Noord-Holland is aandeelhouder van de SADC en stuurt via de aandeelhoudersvergadering op bedrijfsmatige en financieel-economische aspecten.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) staat boven of naast alle Schiphol gerelateerde overleggen en staat centraal in de ambitie/doelstellingen. Zowel de ambitie van een internationaal concurrerende metropoolregio als de samenhang van de uitvoering in de verschillende pijlers (economie, bereikbaarheid en ruimtelijke ordening) worden hier bewaakt. De gedeputeerde Schiphol is ook vicevoorzitter van de Bestuurlijke Kerngroep van de MRA, die zo'n zes keer per jaar in vergadering bijeenkomt.



Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel.: 023 513 40 80
Fax: 023 514 40 40

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Economie, Landbouw en Toerisme

Beeld

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, juni 2012

Hoe kunt u ons vinden

Bezoekadressen

Bestuur
Dreef 3, Haarlem

Ambtelijke organisatie
Ceylonpoort 5-25
2037 AA Haarlem

Postadres

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Internet www.noord-holland.nl
E-mail prov.nh_schipholteam@noord-holland.nl