

Planologische kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Voortgangsrapportage 2000

Handelend over de jaren 1999 en 2000

d.d. 8 april 2002

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	6
1.1 KADER VAN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE	6
1.2 VOORTGANGSRAPPORTAGE PKB SCHIPHOL IN RELATIE TOT HET WETSVOORSTEL SCHIPHOL 2003.....	6
1.3 OPZET VAN DE RAPPORTAGE	6
2. MAINPORTONTWIKKELING	8
2.1 ALGEMEEN	8
2.2 ONTWIKKELING LUCHTHAVEN EN LUCHTVAART	8
2.3 AANLEG VIJFDE BAAN	14
2.4 SUBSTITUTIE VAN LUCHT NAAR RAIL	15
2.5 LANDZIJDIGE ONTSLUITING	16
2.6 VESTIGINGSKLIMAAT	19
3. MILIEU	22
3.1 ALGEMEEN	22
3.2 GELUIDSHINDER.....	22
3.3 EXTERNE VEILIGHEID	24
<i>Ontwikkeling luchtkwaliteit rondom Schiphol</i>	<i>27</i>
<i>Onderzoek bijdrage lokale bronnen aan luchtkwaliteit</i>	<i>29</i>
<i>Metingen lokale bronnen aan koolwaterstoffen concentraties</i>	<i>29</i>
<i>Bijdrage lokale bronnen aan fijnstof concentraties</i>	<i>32</i>
3.5 BODEM EN WATER.....	36
3.6 GEZONDHEIDSASPECTEN.....	37
4. RUIMTELIJKE INRICHTING.....	39
4.1 ALGEMEEN	39
4.2 VRIJWARINGSZONE	39
4.3 REGISTRATIE VAN WONINGEN	39
4.4 RISICOBRONNEN	41
4.5 BUFFERZONE.....	41
5. COÖRDINATIE EN PROCEDURES	45
5.1 COÖRDINATIE	45
5.2 PROCEDURES 1995 - 2001	46
6. BUDGETTAIRE VERANTWOORDING	49
6.1 ALGEMEEN	49
6.2 WEGINFRASTRUCTUUR (ONDERLIGGENDE WEGEN)	49
6.3 OPENBAAR VERVOER	49
6.4 VIJFDE BAAN	50
6.5 SANERING GELUIDHINDER.....	51
6.6 GROENSTRUCTUUR.....	51
6.7 EXTERNE VEILIGHEID.....	51
6.8 OVERIGE INFORMATIE.....	51
BIJLAGE 1 GEBRUIKTE AFKORTINGEN	53
BIJLAGE 2 OVERZICHT INDICATOREN	55
BIJLAGE 3-A FINANCIËEL OVERZICHT IN NLG	58
BIJLAGE 3-B FINANCIËEL OVERZICHT IN EURO.....	60
BIJLAGE 4 TIJDSBALK VAN DE PLANNING VAN DE AANLEG VAN DE VIJFDE BAAN (5P) EN DAARMEE VERBONDEN WERKZAAMHEDEN	62

BIJLAGE 5 LITERATUURVERWIJZINGEN63

1. Inleiding

1.1 Kader van de voortgangsrapportage

Sinds de vaststelling van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving in december 1995 (verder: de PKB) en de aanwijzing van deze PKB als 'Groot Project', is jaarlijks een voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer aangeboden. Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de uitvoering van de PKB in 1999 en 2000.

Het kabinet heeft in de PKB gekozen zowel voor een versterking van de mainportfunctie als voor een verbetering van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven.

1.2 Voortgangsrapportage PKB Schiphol in relatie tot het wetsvoorstel Schiphol 2003

Het verschijnen van deze voortgangsrapportage vindt plaats op een bijzonder moment. Begin 2001 is namelijk aan het parlement een wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol¹, de Schipholwet, voorgelegd. Hierin is de grondslag gelegd voor een stelsel van milieu- en veiligheidsrandvoorwaarden dat met ingang van 2003 moet gelden op de luchthaven Schiphol en omgeving.

Inmiddels heeft de Tweede Kamer op 30 oktober 2001 het wetsvoorstel aanvaard. In deze wetswijziging zijn de beleidsvoornemens van het kabinet met betrekking tot Schiphol voor de middellange termijn opgenomen. Dit beleid staat reeds beschreven in de strategische beleidskeuze Toekomst van de Luchtvaart (1998) en de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven (1999). De gewijzigde Wet luchtvaart vormt de grondslag van een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, dat gelijkwaardig is aan het huidige, in de PKB geformuleerde stelsel.² Dit nieuwe stelsel van grenswaarden zal worden vastgelegd in twee nog aan de Kamer voor te dragen besluiten op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart, te weten het luchthavenindelingbesluit (LIB) en het luchthavenverkeerbesluit. (LVB). Ten behoeve van de onderbouwing van de beide besluiten wordt een milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Bij de uitwerking staat voorop dat milieu en veiligheid in de nieuwe situatie een aan de PKB gelijkwaardige bescherming kent. De MER heeft zich op deze vraagstelling toegespitst. De twee besluiten zullen naar verwachting in het tweede kwartaal van 2002 (middels AmvB's) worden behandeld.

In de wetswijziging is opgenomen dat bij het in werking treden van het eerste LIB en het eerste LVB de huidige PKB Schiphol en omgeving vervalft.³ Hiermee wordt het advies van de Raad van State opgevolgd ter voorkoming van een situatie waarin het beleid met betrekking tot Schiphol deels is opgenomen in een wet met bijbehorende besluiten en deels in een PKB. Bovenstaande plaatst de voortgangsrapportage PKB Schiphol in een bijzonder daglicht. Gegeven de vaststelling van de wetswijziging ligt het in de rede de voortgangsrapportage PKB Schiphol telaten vervallen en v.w.b. de informatie rondom Schiphol voortaan te verwijzen naar de reguliere algemene verantwoordingsrapportage van het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij de Rijksbegroting (derde woensdag van mei) alsmede naar de jaarlijkse voortgangsrapportage van de Inspectie Verkeer & Waterstaat aangaande de handhaving van en toezicht op het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen.

1.3 Opzet van de rapportage

De opzet van de rapportage is gebaseerd op de elementen ontwikkeling van de mainport en verbetering van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Daarnaast wordt in deze rapportage voortgebouwd op de in de voortgangsrapportage 1999 (handelend over 1998)⁴ gebruikte indicatoren. Deze indicatoren zijn geformuleerd in de Aanwijzing van het luchtvaartterrein Schiphol (ALT)⁵, bijlage G (Evaluatieprogramma Schiphol). Zij vormen een duidelijk uitgangspunt om de door het kabinet geformuleerde doelen te kunnen toetsen. Doordat de verschillende indicatoren een verschillende toetsingsfrequentie kennen, of doordat het eenmalige acties betreft, is het niet mogelijk om in iedere voortgangsrapportage over alle indicatoren te rapporteren. Een overzicht van de indicatoren is opgenomen in bijlage 2.

De PKB Schiphol kenmerkt zich door een zeer uitgebreide opsomming van beleidsdoelen en middelen. Anders dan in een project-PKB, zoals die van de HSL-Zuid, is hier niet zozeer sprake van een project dat op een bepaalde datum afgerond is. In de PKB Schiphol staan bijvoorbeeld infrastructuurprojecten opgenomen die inmiddels een geheel eigen traject volgen. Bijvoorbeeld over de voortgang van het project HSL-Zuid wordt een aparte rapportage aan de Kamer gedaan. Het in deze rapportage op gedetailleerde wijze opnemen van de voortgang van dit project kan aanleiding geven tot dubbelingen en, vanwege een faseverschil in rapportagemoment, tot onduidelijkheden. Beide redenen zijn aanleiding om deze voortgangsrapportage een globaler en beperktere

opzet te geven dan voorgaande.

De Voortgangsrapportage kent de volgende opzet:

- een beschrijving van de voortgang van de werkzaamheden nodig voor de aanleg van de vijfde baan;
- wat betreft de voortgang van de maatregelen in verband met milieu- en veiligheid wordt volstaan met een beschrijving op hoofdlijnen;
- wat betreft de infrastructuurprojecten wordt een verwijzing gegeven naar de plaats waar de projecten zijn vastgelegd, dan wel of deze reeds zijn gerealiseerd;
- wat betreft de groenprojecten wordt de stand van zaken beschreven, aangezien er geen andere rapportage aan de Kamer is waarin over deze projecten wordt gerapporteerd;
- de financiële verantwoording beperkt zich tot de projecten welke zijn benoemd in de afspraken met de Tweede Kamer over de opzet van de PKB Voortgangsrapportage⁶ en waarover niet reeds in een ander verband wordt gerapporteerd. Als enige aanvulling daarop is ook korte voortgang betreffende het Schadeschap opgenomen.

2. Mainportontwikkeling

2.1 Algemeen

Het kabinet heeft in de PKB Schiphol aangegeven ruimte te willen bieden voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport.

In dit hoofdstuk worden voor de ontwikkeling van de luchthaven relevante aspecten beschreven aan de hand van indicatoren uit het evaluatieprogramma Schiphol.

2.2 Ontwikkeling luchthaven en luchtvaart

Voor de positie van Schiphol als mainport is de relatieve positie van Schiphol en de daaraan gerelateerde luchtvaartsector ten opzichte van andere Europese luchthavens en luchtvaartmaatschappijen van groot belang.

Indicator 1	Relatieve ontwikkeling luchthaven en luchtvaart
-------------	---

In de PKB Schiphol worden voor de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en de luchtvaart in Nederland de volgende aspecten onderscheiden:

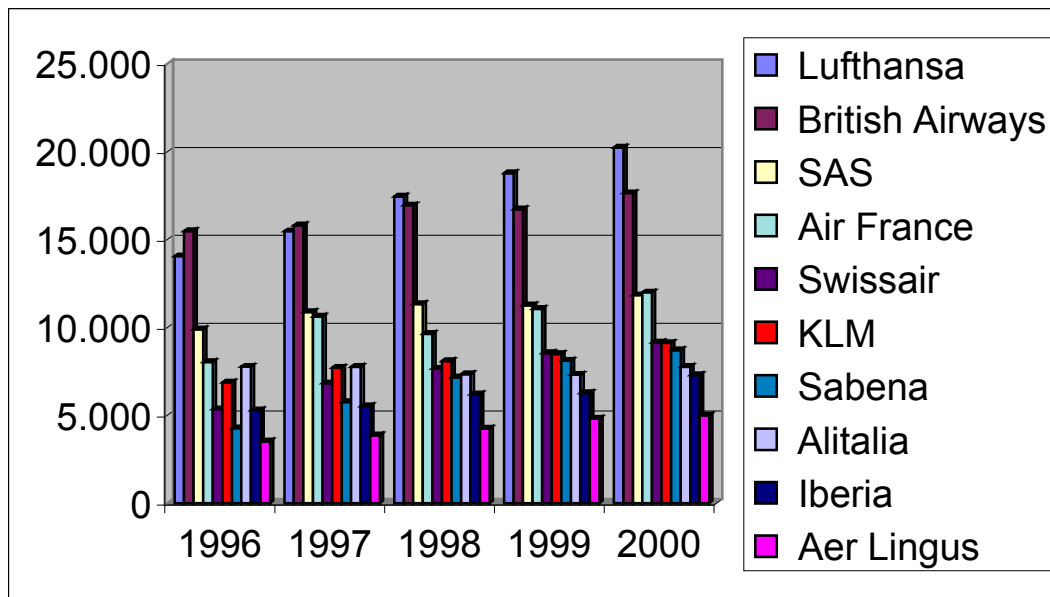
- de ontwikkeling van de Europese markt in aantallen passagiers en tonnen luchtvracht;
- het gezamenlijk aandeel van respectievelijk de drie en de acht grootste Europese luchtvaartmaatschappijen in het vervoer van de Europese markt;
- het aantal passagiers, tonnen vracht en vliegbewegingen van de tien grootste Europese luchthavens;
- de ontwikkeling van het 'hub and spoke –systeem' van Europese luchtvaartmaatschappijen, dat een belangrijke factor is in het aanleveren van transferpassagiers, alsmede in het bieden van voldoende c.q. meer doorverbindingen.

Europese luchtvaartmaatschappijen

In de PKB Schiphol is verondersteld dat zich een schaalvergroting en concentratie zal voordoen wat betreft de luchtvaartmaatschappijen.

De ontwikkeling van de aantallen passagiers vervoerd door de grotere Europese luchtvaartmaatschappijen is aangegeven in figuur 1.

Figuur 1: Aantal passagiers (x1000) binnen Europa per luchtvaartmaatschappij⁷.



De KLM stond in 1998 op de vijfde positie binnen Europa. In 1999 is KLM naar de zesde positie gezakt, ondanks een stijging van het aantal passagiers. Die zesde plaats heeft de maatschappij in 2000 gehandhaafd. In 1999 en 2000 vond overleg plaats tussen KLM en andere luchtvaartmaatschappijen over mogelijke samenwerking en fusies. In 2000 zijn besprekingen met British Airways afgebroken, nadat eerder reeds was gebroken met fusiepartner Alitalia. Op globale schaal vindt evenwel een gestage groei plaats in de omvang van de bestaande allianties.

Conclusie: De in de PKB Schiphol voorspelde concentratie van luchtvaartmaatschappijen heeft voor wat betreft Nederlandse maatschappijen nog geen duidelijke vormen aangenomen.

Europese luchthavens

In de PKB Schiphol is, conform het scenario "European Renaissance/European Liberalisation", verondersteld dat zich binnen Europa een ontwikkeling zal voordoen naar enerzijds een beperkt aantal grote mainports (hubs) en anderzijds vele kleine luchthavens (spokes).

Uit figuur 2 komt naar voren dat op de tien grootste luchthavens van Europa het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers is toegenomen. Voor het vrachtvervoer geldt de opgaande trend niet voor elke luchthaven binnen deze groep. Hierbij geldt: Londen = Heathrow, Gatwick en Stansted; Parijs = Orly en Charles de Gaulle; Rome = Fiumicino en Ciampino; Milaan = Linate en Malpensa

Figuur 2: Aantallen vliegbewegingen, passagiers- en vrachtdoorgang per luchthaven van de grootste 10 luchthavens^a

Fig 2a :Vliegbewegingen (x1000)

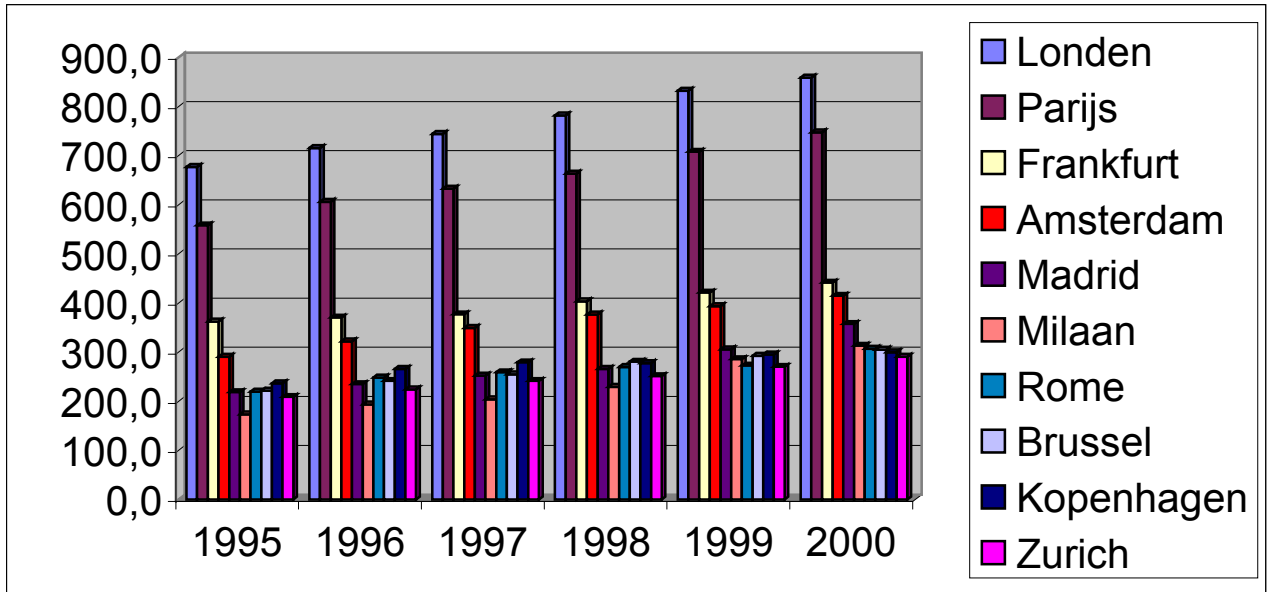


Fig. 2b :passagiers (x1000)

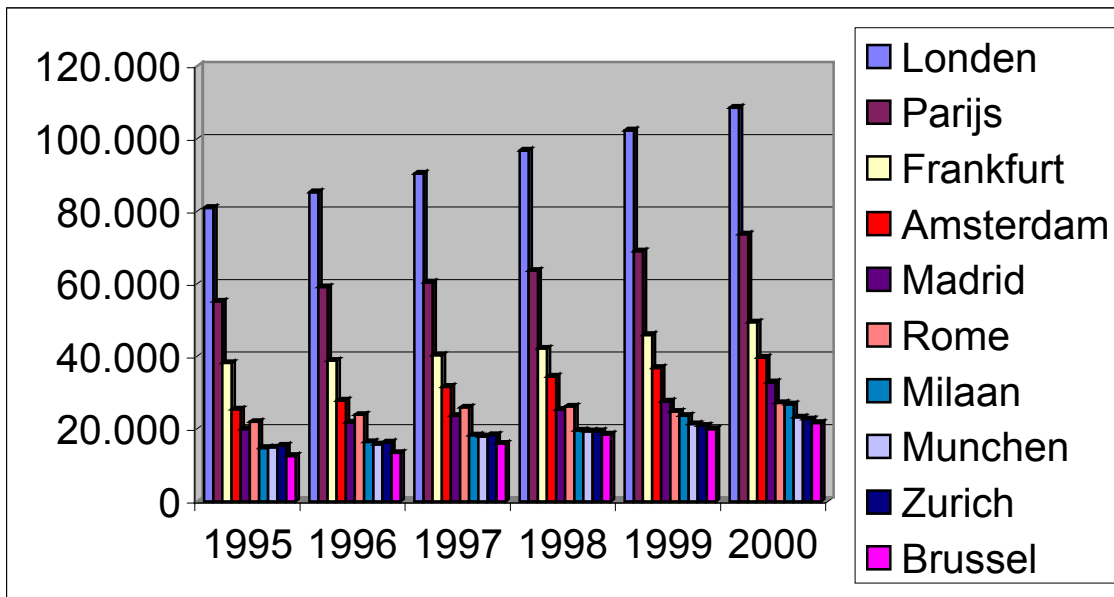
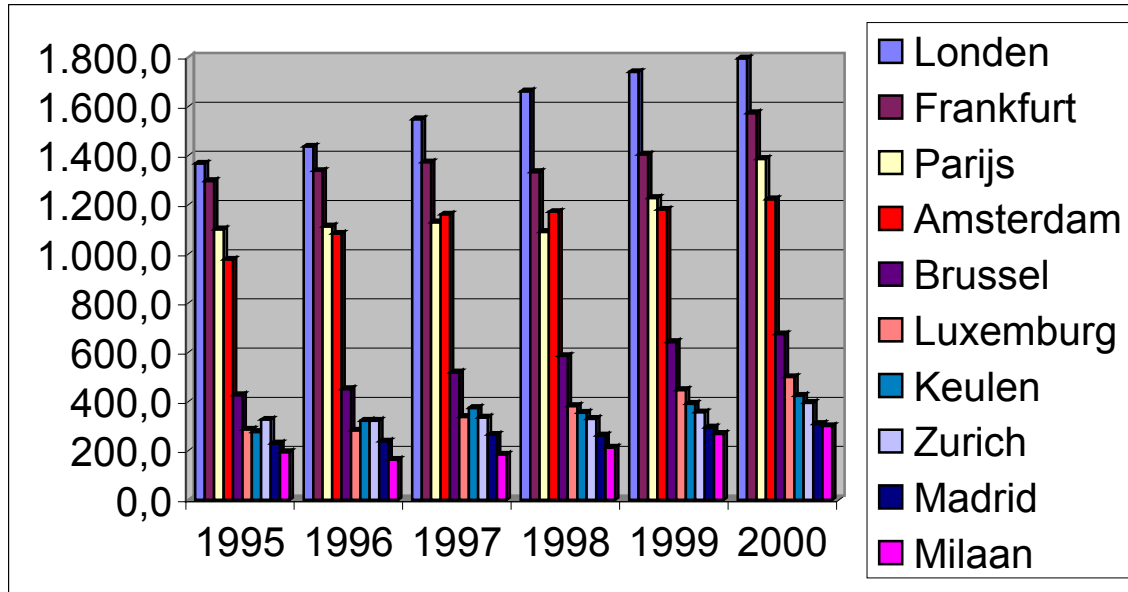


Fig. 2c : vracht (x1000 ton)



Wat opvalt is dat Amsterdam in 1999 voor wat betreft vracht is teruggezak van een derde naar een vierde plaats. Zo staat Amsterdam nu voor zowel het aantal passagiers, het aantal vliegbewegingen en vracht op een vierde plaats in Europa.

Conclusie: De grote luchthavens hebben hun relatieve posities behouden. Er is geen sprake van opmerkelijke ontwikkelingen in de Top 4. Schiphol handhaaft zich op de vierde positie.

Hub and spoke systeem in Europa

Het hub and spoke systeem houdt in dat door de toenemende alliantievorming in de luchtvaart, luchtvaartmaatschappijen hun vluchten concentreren op hun Europese hub in plaats van op verschillende luchthavens. Mogelijkerwijs is de afname van het aantal rechtstreekse bestemmingen vanaf Schiphol van 227 in 93 landen in 1998 naar 217 in 89 landen in 1999, hiervan een gevolg. Het aantal maatschappijen op Schiphol nam per saldo met één af tot 86⁹.

In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is aangeduid dat alliantievorming tussen luchtvaartmaatschappijen de ontwikkeling van een hub and spoke systeem kan stimuleren, wanneer de alliantie een bepaalde mainport als thuisbasis selecteert.

Conclusie: De relatieve positie van Schiphol binnen Europa is voor wat het aantal vluchten en aantal passagiers betreft niet veranderd. Wel is er sprake van een afname van het aantal rechtstreekse verbindingen met als één van de mogelijke oorzaken het hub and spoke systeem.

Het vervoersproduct

Voor de ontwikkeling van Schiphol als mainport staat het vervoersproduct centraal; alles draait immers om het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht, waarbij overigens het belang van de kwaliteit van het geboden vervoersproduct niet onderschat mag worden.

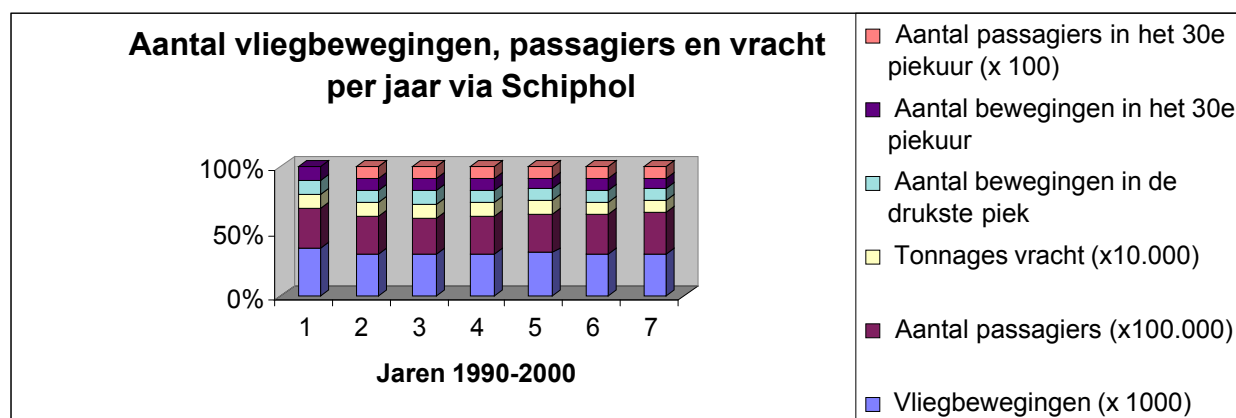
Indicator 2	<ul style="list-style-type: none"> Aantal passagiers en hoeveelheden vracht per jaar; Aantal vliegbewegingen per jaar en het aantal vliegbewegingen in het gemiddelde piek uur en 30^e piek uur
-------------	---

De PKB gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, in elk geval niet meer dan 44 miljoen in 2015, alsmede 3,3 miljoen ton vracht met een zelfde marge (inclusief trucking, het vervoer van luchtvracht over de weg) en ten minste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015¹⁰. Er is geen beleidsuitspraak geformuleerd over het aantal vliegbewegingen op Schiphol.

In tabel 1 is de ontwikkeling per jaar opgenomen, met daarbij de bewegingen in de piekuren.

Tabel 1: aantal vliegbewegingen, passagiers en vracht per jaar via Schiphol.¹¹¹²

jaar	Vliegbewegingen (x 1000)	Aantal passagiers (x100.000)	Tonnages vracht (x10.000)	Aantal bewegingen in de drukste piek	Aantal bewegingen in het 30e piekuur	Aantal passagiers in het 30e piekuur (x 100)
1990	202	165	60,4	56	55	
1995	291	254	97,8	87	86	74
1996	322	278	108	104	96	81
1997	349	316	116	103	100	92
1998	377	344	117	107	97	101
1999	394	368	118	110	102	110
2000	415	396	122	112	104	113



De toename van het aantal passagiers en vliegbewegingen was in 1999 minder dan in de voorgaande jaren. Met een groeipercentage van 6,8% tot 36.772.015 passagiers bleef wel de vierde positie in Europa gehandhaafd. In 1999 nam het aantal bewegingen handelsverkeer met 4,5% toe tot 393.606 bewegingen. Het vervoerde tonnage vracht nam slechts toe met 0,8% tot 1.180.717 ton. De beperkte groei in 1999 werd veroorzaakt door frictieverlies veroorzaakt door een nieuw slotallocatiesysteem, dat omwille van de geluidsoverlast werd ingevoerd. Ook speelt mogelijk de wereldwijde afvlakking van de economische groei (waaronder de crisis in Azië) een rol.

In 2000 was de groei van het aantal passagiers en het aantal vliegbewegingen groter dan in 1999. Het aantal passagiers nam met 7,7% toe tot 39.606.925. Het aantal bewegingen handelsverkeer nam in 2000 toe met 5,4% tot 414.928 vliegbewegingen. Met een groeipercentage van 3,6% tot 1.222.595 ton nam het in 2000 vervoerde tonnage vracht duidelijk toe ten opzichte van 1999.

Conclusie: Er is in 1999 in vergelijking tot voorgaande jaren, sprake van een geringere groei van het aantal passagiers en de hoeveelheid vracht op Schiphol. In 2000 heeft weer een toename van de groei plaatsgevonden. Het aantal vliegbewegingen laat een doorgaande groei zien, hetgeen ook geldt voor het aantal bewegingen in de drukste piek en het 30^e piekuur, waarbij mogelijk wel een zekere afvlakking in de groei te zien is in de jaren 1999-2000. Een vergelijkbare groei is ook zichtbaar bij het aantal passagiers in het 30^e piekuur.

Indicator 5

- Capaciteit van het luchtverkeersleidingsstelsel, het stelsel van start- en landingsbanen en het rijbanenstelsel;
- Punctualiteit (aankomst- en vertrekvertraging).

In de PKB¹³ is gesteld dat voldoende baancapaciteit aanwezig moet zijn om, ook in de piekuren, vluchten binnen de gehanteerde norm van vertragingen te kunnen afwikkelen.

De totale luchtzijdige capaciteit wordt bepaald door de capaciteit van het luchtverkeersleidingssysteem, het stelsel van start- en landingsbanen en het rijbanenstelsel.

Tabel 2: Ontwikkeling capaciteit (vliegbewegingen) en punctualiteit Schiphol¹⁴

jaar	Piekuurcapaciteit Declared capacity(S+L) per uur	Aankomstpunctualiteit %	Aantal vliegbewegingen (handelsverkeer)
1990	Ca. 56	82,3	202.347
1995	90	81,2	290.689
1996	90	80,7	321.779
1997	90	77,0	349.476
1998	101	71,2	376.810
1999	106	75,6	393.606
2000	106	77,7	414.928

De aankomstpunctualiteit heeft zich in 1999 en 2000 ten opzichte van 1998 enigszins hersteld, maar blijft met 75,7% nog ver onder de 99% die in de PKB¹⁵ was voorzien.

Bij vermelding van de piekuurcapaciteit maakt AAS een onderscheid naar inbound en outbound. Hier is toe overgegaan om te kunnen specificeren dat er een verschil tussen landings- en startcapaciteit bestaat. In 1999 en 2000 was de outbound declared capacity (= startpiek) met 108 namelijk hoger dan de inbound declared capacity (= landingspiek) van 104. Beide waarden zijn gebaseerd op zogenaamd 2+1 baangebruik. Dat betekent dat in een landingspiek 2 landingsbanen en 1 startbaan worden gebruikt en in een startpiek juist andersom. Om deze cijfers te kunnen vergelijken met de in het verleden verzamelde gegevens is in de tabel het gemiddelde opgenomen.

Conclusie: De piekuurcapaciteit van de luchthaven is toegenomen. De aankomstpunctualiteit in relatie tot het totaal aantal vliegbewegingen heeft zich enigszins hersteld. Dit valt afgezet tegen de doorgaande groei van het aantal vliegbewegingen als een prestatie-verbetering te zien in de verkeersgeleiding.

Indicator 6	Aantal opstelplaatsen en minimal connecting times
-------------	---

Er moeten voldoende pieropstelplaatsen voor vliegtuigen zijn om in de piekuren alle vliegtuigen te kunnen verwerken. Ook moet de capaciteit van de terminals op Schiphol toereikend zijn om het te verwachten passagiers- en vrachtaanbod binnen de gestelde normen te kunnen verwerken¹⁶.

In de PKB zijn geen streefwaarden of eisen ten aanzien van het toekomstige aantal pieropstelplaatsen geformuleerd. In de Inventarisatie Economische Effecten (IEE) zijn voor een mainport wel drempelwaarden geformuleerd voor 2015.¹⁷ Deze drempelwaarde bedraagt 125 en wordt nu al ruim gehaald. Het aantal pieropstelplaatsen in de periode na 2001 zal vooral afhangen van de ontwikkeling van de J-pier

In onderstaand overzicht zijn de door Amsterdam Airport Schiphol gerealiseerde uitbreidingen samengevat.

Tabel 3: Ontwikkeling aantal pieropstelplaatsen¹⁸

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Gates	67	79	79	90	73	88
niet vastverbonden w.o.:	53	58	58	50	85	80
* Buffer	13	15	15	5	geen opgave	21
* Regionaal	25	28	28	27	geen opgave	28
* Vracht	15	15	15	18	geen opgave	31
Totaal	120	137	137	140	158	168

Begin 2000 is de volledige B-pier opgeleverd en de zogenaamde extensie van de E-pier is gerealiseerd. Dit heeft geresulteerd in een totaal aantal opstelplaatsen van 168 per 1 juli 2000. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren stabiel zal blijven tot er verder in de J-pier zal worden geïnvesteerd.

In de PKB Schiphol zijn geen streefjaren of eisen aan de "minimal connecting time" gesteld. Sinds 1990 bevindt de minimal connecting time op Schiphol¹⁹ zich voor Europese vluchten (kort-lang v.v.) op 40 minuten en voor intercontinentale vluchten op 50 minuten. Dit is ook voor de jaren 1999 en 2000 ongewijzigd gebleven

Conclusies: Het aantal pieropstelplaatsen voldoet ruim aan de drempelwaarde. Overstaptijden zijn gelijk gebleven.

2.3 Aanleg vijfde baan

De aanleg van de vijfde start- en landingsbaan op Schiphol, de parallelle Zwanenburgbaan (5P), is van cruciale betekenis om de groei van het aantal vliegbewegingen te accommoderen en de milieubelasting te beperken.

Naar aanleiding van de snelle groei van Schiphol heeft de ministerraad in 1997 besloten om de aanleg van de vijfde baan te bespoedigen. De planning is erop gericht deze baan technisch eind november 2002 op te leveren, per 1 januari 2003 te voldoen aan de categorie 2 gebruiksstatus en eind 2003 volledig in gebruik te hebben (inclusief categorie 3 beveiligings-landingsstelsel)²⁰.

Om deze versnelde aanleg te kunnen realiseren is een speciale wet opgesteld, de Wet Procedures vijfde baan Schiphol, die per 27 januari 1999 van kracht is geworden. De wet bevat voorzieningen met betrekking tot de procedures op de terreinen van de ruimtelijke ordening, de behandeling en beslissing op vergunningaanvragen en de onteigening. Hierdoor wordt veel nadruk gelegd op de procesbeheersing²¹.

De wet 5P voorziet er in dat, wanneer een bevoegd gezag niet de in de wet gestelde termijnen aanhoudt voor een besluit, de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister die het mede aangaat bevoegd zijn om het nemen van het besluit aan zich te trekken. Deze procedure wordt als noodscenario beschouwd, in geval er toch problemen optreden in de regio, waarvoor door de betrokken partijen geen oplossing kan worden gevonden. Van de wet 5P is in 1999 en 2000 geen gebruik gemaakt. Coördinatie van de vergunningprocedures door de betrokken overheden heeft voor voldoende voortgang gezorgd.²²

Indicator 4	De voortgang van de vervolprocedures voor de aanleg van de vijfde baan
-------------	--

In het algemeen wordt v.w.b. indicator 4 ook verwezen naar hoofdstuk 5 van deze rapportage.

Vergunningen

De afgifte van voor de aanleg van de vijfde baan benodigde vergunningen ligt op schema²³. De afgifte vindt plaats met toepassing van de Wet procedures vijfde baan Schiphol. Het vergunningenoverleg dat in het kader van de gecoördineerde afwikkeling van vergunningprocedures in het leven is geroepen en waarin de vergunningaanvragende en vergunningverlenende partijen vertegenwoordigd zijn, functioneert goed. Het merendeel van de benodigde vergunningen is inmiddels verleend. Enkele tientallen vergunningen moeten nog worden aangevraagd.ⁱ

Grondverwerving voor de vijfde baan

Alle gronden met uitzondering van de gronden bekend als het "Bulderbos" zijn minnelijk verworven. Voor de gronden van het 'Bulderbos' is de onteigeningsprocedure doorlopen. Het Koninklijk Besluit (KB) tot onteigening is door de Arrondissementsrechtbank in Haarlem afgewezen omdat het is genomen zonder dat er op dat moment een onherroepelijke Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol (ALT) was. Inmiddels heeft de Raad van State de omvang van het luchtvaartterrein wel onherroepelijk verklaard. In januari 2001 is door de Raad van State een nieuw onteigenings-KB afgegeven. Uiteindelijk is het onteigeningsverzoek behandeld in september 2001, waarbij door de Rechtbank te Haarlem is uitgesproken dat het bos onteigend mag worden (en waarbij een evt. hoger beroep geen

ⁱ In 2001 is er een tendens te bespeuren dat aanvragen van vergunningen niet langer ruim binnen de gestelde termijnen afgehandeld worden. Dat kan vertragingen in het bouwschema opleveren. Tot op heden heeft Rijkswaterstaat vanuit haar rol als coördinator en bemiddelaar echter weten te voorkomen dat onaanvaardbare vertragingen optreden.

opschortende werking heeft)²⁴.

Realisatie vijfde baan

Op 21 augustus 2000 is daadwerkelijk gestart met de aanleg van de vijfde baan. AAS heeft hiertoe opdracht gegeven ondanks het niet onherroepelijk zijn van de ALT. De planning is gericht op oplevering van de vijfde baan in november 2002²⁴. Volgens planning zal eveneens in november 2002 de Schipholwet met de daaronder liggende besluiten van kracht worden, zodat een juridische grondslag ontstaat voor de ingebruikname van de vijfde baanⁱ.

Begraafplaatsen

In zuidoost hoek van de aan te leggen vijfde baan en de zuidelijke taxibaan liggen twee begraafplaatsen (algemene begraafplaats De Wilgenhof en de joodse begraafplaats Gan Hasjalom). Het gebruik van deze begraafplaatsen dient tengevolge van de ingebruikname van de vijfde baan te worden afgesloten en er dient een passende oplossing gevonden te worden voor het ter compensatie realiseren van nieuwe begraafplaatsen elders. Met het bestuur van Gan Hasjalom is in december 2000 overeenstemming bereikt over de te vergoeden kosten.ⁱⁱ Verder is met de Gemeente Haarlemmermeer in augustus 2001 een overeenkomst gesloten inzake de sluiting van de begraafplaats De Wilgenhof en de aanleg van de nieuwe begraafplaats Zwaanshoek²⁵.

Conclusie: Volgens de huidige planning vindt de bouwkundige oplevering van de vijfde baan in november 2002 plaats; eind 2003 kan de baan volledig operationeel zijn.

2.4 Substitutie van lucht naar rail

Het is de bedoeling dat in 2015 een substitutie van lucht naar rail van ten minste vijf miljoen passagiers wordt bereikt. De voornaamste voorwaarde voor het bereiken van deze substitutie-doelstelling is een aansluiting van Nederland op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen. Voor de realisatie van deze substitutie doelstelling is goede en voldoende infrastructuur nodig.

Indicator 3	Voortgang van de besluitvorming over de HSL
-------------	---

Het Nederlands deel van de Trans-Europese Netwerken voor hogesnelheidslijnen bestaat uit de HSL-Zuid en de HSL-Oost.

In het MIT 2000-2004 is over de HSL-Zuid opgenomen dat deze eind 2005 zal worden opgeleverd. Eind maart 2000 is het startsein gegeven voor de aanleg van de HSL-Zuid. Met de aanleg van de HSL-Zuid is inmiddels begonnen. Hoewel de planning op onderdelen onder druk staat, wordt vastgehouden aan oplevering eind 2005.

Over de voortgang van de aanleg van de HSL-Zuid wordt uitgebreid gerapporteerd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage HSL-Zuid²⁶, in het kader van de procedure grote projecten, aan de Tweede Kamer.

Voor nadere informatie over het project wordt verwezen naar deze voortgangsrapportage.

De HSL-Oost is ingedeeld in categorie 1a van het MIT, hetgeen betekent dat over de uitvoering van en financiering van het project wordt besloten op het moment dat het Tracébesluit wordt genomen.

In oktober 2000 is de trajectnota/MER gepubliceerd en ter inzage gelegd. Het daarin geformuleerde voorlopige standpunt behelst het verbeteren en beter benutten van de bestaande spoorlijn in plaats van uitbouw naar viersporigheid op de trajecten Utrecht-Arnhem en Arnhem-Duitse grens.^{iv}

Conclusie: Met de aanleg van de HSL-Zuid is gestart. Gedurende de rapportage-periode is het voorlopig standpunt geformuleerd de HSL-Oost niet aan te leggen en in plaats daarvan de bestaande spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens te verbeteren en beter te benutten.

ⁱⁱ Alleen wanneer het van kracht worden van de Schipholwet verder zou worden vertraagd dan november 2002/januari 2001, ontstaan er risico's ten aanzien van de ingebruikname van de vijfde baan.

ⁱⁱⁱ Met de gemeente Haarlemmermeer, de eigenaar van de algemene begraafplaats De Wilgenhof, is hieromtrent in augustus 2001 overeenstemming bereikt. De aanleg van de nieuwe begraafplaatsen is inmiddels gestart (Voortgangsrapportage Nr 16, Monitor 5P, 17 oktober 2001: p. 11).

^{iv} Het standpunt van de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM, dateert van 15 juni 2001 en is inmiddels door de kamer aanvaard.

2.5 Landzijdige ontsluiting

De bereikbaarheid van de luchthaven is van groot belang voor zowel het functioneren van de luchthaven als haar aantrekkelijkheid in de omgeving. De reizigers en de vracht moeten de luchthaven redelijk snel kunnen bereiken en verlaten. Files op de weg en vertragingen in het openbaar vervoer verminderen de aantrekkelijkheid van de (omgeving van de) luchthaven.

In de PKB zijn infrastructurele projecten ter verbetering van de bereikbaarheid via de weg en het openbaar vervoer opgenomen.

Indicator 7b	De procedurele voortgang en de aanleg c.q. aanpassing van een aantal trajecten
--------------	--

In de PKB is een aantal projecten voor de weginfrastructuur opgenomen waarbij het Kabinet een resultaatverplichting is aangegaan. Het gaat hierbij om de Westrandweg, de Verlengde Westrandweg en aanpassing van de A4, inclusief de tweede Schipholtunnel.

De aanleg van de Westrandweg vormt een onderdeel van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) en is in eerste instantie als een PPS constructie in het BOR-pakket opgenomen. De aanleg van de Westrandweg is gekoppeld aan tracéstudies naar de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel en de oplossing van de leefbaarheidproblemen in Halfweg.

De daadwerkelijke uitvoering van de Verlengde Westrandweg (A5) is maart 2000 gestart. Het grootste gedeelte van de benodigde gronden is tussen 1998 en 2000 verworven.^v De realisatie verloopt volgens planning, waarbij wordt uitgegaan dat openstelling voor het verkeer medio 2003 plaatsvindt.

De aanpassing van de A4 tussen de aansluiting Hoofddorp en knooppunt Badhoevedorp (inclusief de werkzaamheden aan de tweede Schipholtunnel), is afgerond. Het project is begin 2000 volledig voor het verkeer opengesteld.

Naast deze resultaatverplichtingen is het Kabinet in de PKB inspanningsverplichtingen aangegaan voor de omlegging van de A9 bij Badhoevedorp, de aanpassing van de A9 tussen Lijnden en de Wijker- en Velsertunnel en voor knelpunten op de A2 tussen knooppunt Holendrecht en Utrecht.

De gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt, in samenwerking met een projectontwikkelaar, een plan voor een omlegging van de A9 bij Badhoevedorp.^{vi}

In het BOR zijn plannen voor benutting van de A9 tussen de Velsertunnel en Badhoevedorp en het vergroten van de doorstroming in het knooppunt Badhoevedorp opgenomen.

De uitvoering van de reconstructie van de A2 traject Holendrecht-Utrecht is in 2000 gestart nabij Breukelen. Voor dit project dienen op diverse trajectgedeelten nog gronden te worden aangekocht en onteigeningsprocedures te worden doorlopen. Ook moeten in diverse gemeenten nog bestemmingsplanprocedures worden doorlopen c.q. afgerond. De planning is er op gericht dat het totale traject in 2010 van 2 x 3 naar 2 x 4 rijstroken zal zijn verbreed.

Het onderliggend wegennet is voor Schiphol, afhankelijk van het project, vooral van belang voor de ontsluiting van de luchthaven, de bedrijfsterreinen en ter verbetering van de verkeerssituatie en aansluiting op het hoofdwegennet. Er zijn twee projecten met een resultaatverplichting, namelijk de aanleg van de T106 en de aanpassing van de N201.

Ten aanzien van de T106 (verbindingsweg tussen Amsterdam-West en de A9 ter ontsluiting van o.a. de bedrijfsterreinen Lijnden en Lutkemeer) kan worden gemeld dat deze is aangelegd. Dit door SADC gerealiseerde infrastructuurproject is per juni 2000 opgeleverd en in gebruik genomen. Een tweede project, de Beech Avenue (verbindingsweg tussen Schiphol-Centrum en Schiphol-Rijk), wordt planologisch voorbereid. De financiering van dit project is (nagenoeg) rond. SADC hoopt met de aanleg van de Beech Avenue in 2002 te kunnen starten, evenals met de realisering van een openbaar vervoersverbinding en fietspad over de Oude Haagseweg.

Met betrekking tot de N201 is een Masterplan opgesteld. De omlegging Aalsmeer en Uithoorn staat in de planstudietabel van het MIT. De aansluiting van de N201 op de A4/A5 staat ook in de planstudietabel van het MIT en maakt onderdeel uit van de planstudie naar de capaciteitsproblemen van de aansluiting van de N201 op de A4.

De N22-Noord is in juni 2000 in gebruik genomen. Deze weg is aangelegd ter vervanging van een aantal lokale wegen in de Haarlemmermeer die, als gevolg van de aanleg van de vijfde baan, zullen worden doorsneden.

^v Voor de laatste percelen loopt in 2002 de onteigeningsprocedure nog.

^{vi} Het plan is in juli 2001 ter beoordeling aan de minister aangeboden. Na nadere financiële onderbouwing volgt in de loop van 2002 een beslissing. Bij doorgaan van het project wordt de openstelling van de omlegging voorzien in 2010-2011.

Conclusie: de infrastructurele projecten bevinden zich voor een deel in de uitvoeringsfase of zijn reeds in gebruik. Een enkel project bevindt zich nog in planstudiefase.

Enkele projecten zijn in de besluitvormingstrajecten opgenomen die niet aan de PKB zijn gerelateerd.

Aanleg Westrandweg	Opgenomen in BOR
Aanleg Verlengde Westrandweg (A5)	Aanleg gestart (gereed in 2003)
Aanpassing A4, inclusief 2 ^e Schipholtunnel	Gereed
Omlegging A9 bij Badhoevedorp	Gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt een plan
Aanpassing A9 tussen Lijnden en Wijker- en Velsertunnel	Opgenomen in BOR
Reconstructie A2 tussen Holendrecht en Utrecht	Uitvoering gestart (gereed in 2010)
Aanleg T106	Gereed
Beech Avenue	Wordt planologisch voorbereid
Aanpassing N201	Masterplan gereed; onderdelen in studie
N22-Noord	Gereed

Indicator 7a	Het nagaan of de 40%-doelstelling voor transport per openbaar vervoer door het nemen van (infrastructurele) maatregelen wordt gehaald
--------------	---

In de PKB is voorgesteld om ten behoeve van de bereikbaarheid van Schiphol een aantal schakels aan te brengen om daarmee het openbaar vervoernetwerk te verbeteren. Meest in het oog springende projecten zijn de aanleg van de Utrechtboog (rechtstreekse verbinding vanuit Utrecht en Zuidoost Nederland voor zowel reizigers als woon-werkverkeer) en de Hemboog (primair bedoeld voor woon-werkverkeer met een herkomst ten noorden van het Noordzeekanaal). Voor beide projecten is in de PKB een resultaatverplichting afgesproken.

Utrechtboog

De Utrechtboog maakt integraal onderdeel uit van de spooruitbreiding tussen Amsterdam Bijlmer en Utrecht CS en wordt uitgevoerd door NS Railinfrabeheer. De aanbesteding van de Utrechtboog heeft in het eerste kwartaal 2000 plaatsgevonden. De uitvoering is gestart (grondwerken). Grondverwerving is in dit project in beperkte mate noodzakelijk en verloopt net als de aanvraag van vergunningen volgens planning. Ingebruikname van de Utrechtboog staat gepland in 2005, de rest van de spooruitbreiding in 2007.

Hemboog

De Hemboog wordt uitgevoerd door NS Railinfrabeheer. De aanbesteding van grondwerkzaamheden heeft in het vierde kwartaal 1999 plaatsgevonden. De uitvoering (grondwerken) is in 2000 gestart. Grondverwerving is in dit project niet noodzakelijk. Aanvraagprocedure voor vergunningen is gaande met een klein risico op vertraging. Ingebruikname van de Hemboog staat gepland in december 2003.

Daarnaast is in de PKB is een aantal stadsgewestelijke projecten opgenomen. De belangrijkste zijn de Zuidtangent en de Noord-Zuidlijn.

Zuidtangent

Het Kertraject loopt van Haarlem-Schalkwijk via Vijfhuizen en Hoofddorp naar Schiphol-Noord. De Zuidtangent bestaat voor een groot deel uit een vrije busbaan die op een aantal plaatsen ongelijkvloers met andere infrastructuur kruist, door middel van tunnels, viaducten en een aquaduct onder de Ringvaart. De baan is volledig voorbereid op mogelijke vertramming (dimensionering baan en kunstwerken). De realisatie van de Zuidtangent verloopt volgens planning (dienstregeling is in januari 2002 gestart in verband met de Floriade, welke april 2002 opent). De bus rijdt van Haarlem CS tot Bijlmer NS, het zogenaamde exploitatietraject. In juli 2000 is het oost-westtracé Zuidtangent gepromoveerd van verkenning naar planstudie in het MIT. Begin 2002 worden de resultaten van de studie verwacht (tracékeuze). Het westtracé loopt van IJmuiden naar Haarlem-Schalkwijk en het oosttracé van IJburg naar Schiphol-Noord.

De in het beleidsplan Zuidtangent genoemde zijtakken vormen formeel geen onderdeel van de Zuidtangent. De zijtak via Aalsmeer richting Mijdrecht is in 3 fasen als 'gewone' busbaan uitgevoerd en een fase 4 is nog in studie. Het afsluitende deel tussen Hoofddorp en Aalsmeer (fase 5) is als intake-verzoek (verkenning) in behandeling. De zijtak van Hoofddorp naar Nieuw-Vennep, die geheel ontworpen is volgens de Zuidtangent-eisen, is buiten het MIT gebleven.

In het BOR zijn middelen gereserveerd voor een studie (2007/2008) naar vertraming.

Noord-Zuidlijn

Het project bevindt zich grotendeels in de fase van aanbesteding. Enkele vooruitlopende werkzaamheden, zoals de uitvoering van tijdelijke maatregelen nabij Amsterdam CS zijn in het eerste kwartaal 2000 gestart. Bij de aanbesteding van de diepliggende stations en de boortunnel zijn grote kostenoverschrijdingen geconstateerd. Dit zal gevolgen hebben voor de planning, ofschoon deze nog niet exact zijn aan te geven. De planologische procedures (bestemmingsplan) zijn vrijwel afgerond. Door actiegroepen is bezwaar aangetekend bij de Raad van State. De Raad van State heeft hierover nog geen uitspraak gedaan. Grondverwerving (in beperkte mate noodzakelijk) en aanvraag van vergunningen is in procedure en verloopt volgens planning. Ingebruikname van de Noord-Zuidlijn is vooralsnog gesteld op begin 2008.

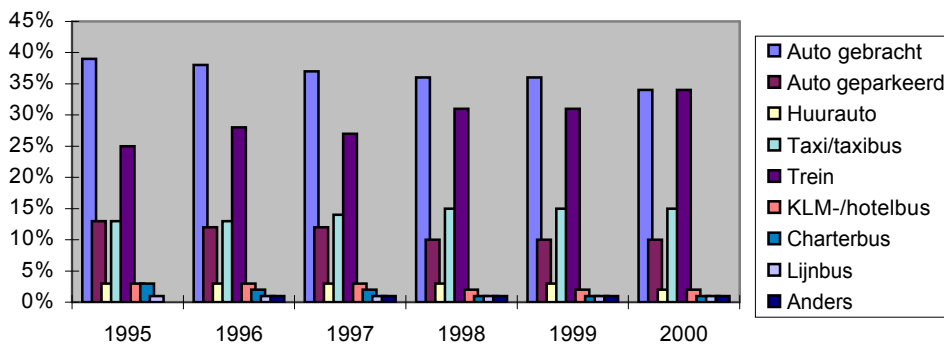
Door het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en de gemeente Amsterdam wordt momenteel gestudeerd op mogelijke verlengingen van de Noord-Zuidlijn in noordelijke richting naar Purmerend en met name in zuidelijke richting naar Schiphol, de Corridor Amsterdam Schiphol Hoofddorp (CASH).

Conclusie: De uitvoering van de infrastructurele projecten ten behoeve van het openbaar vervoer verloopt volgens planning. Bij de Noord-Zuidlijn heeft de aanbesteding vertraging opgelopen.

Om redenen van bereikbaarheid en leefbaarheid streeft het Kabinet zowel voor het woon-werkverkeer van het personeel van de op de luchthaven gevestigde bedrijven, als voor het voor- en natransport van passagiers er naar dat 40% daarvan plaatsvindt door middel het openbaar vervoer²⁷.

In de PKB is niet aangegeven wanneer de doelstelling van 40% moet worden bereikt. Evenmin is een definitie van openbaar vervoer gegeven. In deze evaluatie is verondersteld dat met openbaar vervoer tevens collectief vervoer wordt bedoeld. Deze ruime interpretatie omvat derhalve treinen, lijn-, taxi-, hotel- en charterbussen. De hier gepresenteerde cijfers betreffen alleen het vortransport. Dit betekent dat wanneer de doelstelling van 40% voor zowel voor- als ook natransport worden getoetst, op basis van de voorliggende gegevens, de aanname moet worden gedaan dat voor de meeste passagiers geldt dat het voor- en natransport op dezelfde wijze plaatsvindt. Dit betekent wel dat toetsing langs deze vooronderstelling een zekere afwijking ten opzichte van de wekelijkheid kan vertonen.

Figuur 3: Voortransport passagiers²⁸



Wanneer met enige voorzichtigheid de ontwikkeling van het voortransport aan passagiers in beschouwing wordt genomen kan worden gesteld dat er sprake is van een geleidelijke maar wel voortgaande stijging van het aandeel passagiers dat met de trein naar Schiphol kwam, terwijl het aandeel passagiers dat met de auto werd gebracht of de auto parkeerde daalde. Het vervoer per trein werd ook gestimuleerd doordat in het tweede kwartaal 2000 de nieuwe sporen op het station op Schiphol in gebruik zijn genomen en daarnaast een aantal luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, per 1 oktober 2000 gratis voor- en natransport per trein op vertoon van een in Nederland gekocht ticket hebben aangeboden. Inmiddels is het percentage passagiers dat van enige vorm van openbaar vervoer gebruik maakte in het voortransport in het jaar 2000 uitgekomen op 45%. Wanneer wordt aangenomen dat op vergelijkbare wijze van het natransport gebruik wordt gemaakt, kan gesteld worden dat de PKB doelstelling van 40% voor het voor- en natransport van passagiers, is bereikt.

Het aandeel werknemers van op Schiphol gevestigde bedrijven dat het woon-werkverkeer per openbaar vervoer aflegt, bevindt zich op veel lager niveau.

Tabel 4: Woon-werkverkeer werknemers Schiphol²⁹In percenten.

	Mobiliteitsonderzoek 1996	Mobiliteitsonderzoek 1998	Mobiliteitsonderzoek 2000
auto alleen	55,4	55,5	54,7
Auto, als passagier	3,3	2,1	2,1
Auto, als carpooler	13,4	11,2	12,8
Trein*	13,3	14,8	13,4
Wings & wheels deelauto	0,1	0,0	0,0
Shuttle of spitsbus*	2,6	3,1	2,5
Streekbus*	2,9	3,8	4,4
Interliner*	0,6	0,9	0,8
Motor	2,3	2,1	2,8
(Brom)fiets	5,4	6,3	6,4
Anders	0,8	0,3	0,2
Totaal	100%	100%	100%
Totaal OV (*trein en bus)	19,4	22,6	21,1

N.B. Het onderzoek wordt 1x per 2 jaar uitgevoerd

Het aandeel openbaar vervoer (trein en bus) aan het woon-werkverkeer in 2000 is ten opzichte van 1998 met 1,5% gedaald. Hiermee wordt v.w.b. het woon-werkverkeer nog duidelijk niet voldaan aan de PKB-doelstelling.

Conclusie: Het aandeel passagiers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer blijft zich in een stijgende lijn ontwikkelen, en wordt inmiddels naar alle waarschijnlijkheid voldaan aan de PKB doelstelling van 40%. In het woon-werkverkeer is het OV-aandeel gedaald, en wordt duidelijk nog niet voldaan aan de PKB-doelstelling.

2.6 Vestigingsklimaat

Een succesvolle ontwikkeling van Schiphol tot mainport zal van invloed zijn op de groei van de (regionale) economie. Om de economische uitstraling van Schiphol te kunnen realiseren, is een gunstig vestigingsklimaat van groot belang. Het vestigingsklimaat voor Schiphol en de directe omgeving wordt bepaald door het aanbod van bedrijfsterreinen, het profiel van de bedrijven en het aantal en soort arbeidsplaatsen dat aan de bedrijven verbonden is. Conform de huidige Aanwijzing bij de PKB worden in dit verband onderscheiden:

- de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in de Schipholzone;
- de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio Schiphol.

Bedrijventerreinen in Schipholzone

Voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport is het van belang dat de bedrijvenontwikkeling op of in de omgeving van de luchthaven selectief plaatsvindt. Dat wil zeggen dat het voor luchthavengebonden bedrijven noodzakelijk is om zich in omgeving van de luchthaven te kunnen vestigen en deze bedrijven daartoe de mogelijkheid krijgen. Om de economische positie te kunnen realiseren die voor een mainport noodzakelijk is, is er voldoende terrein gewenst om deze Schipholgebonden bedrijven te kunnen huisvesten.

Indicator 8	Procedurele voortgang van de ontwikkeling van de Schipholgebonden bedrijventerreinen in de Schipholzone (2 maal 75 ha)
-------------	--

In het voorjaar van 2000 is de eerste van de in de PKB Schiphol aangeduide zoeklocaties beschikbaar gekomen: bedrijvenpark Lijnden. Hoewel het bestemmingsplan toen nog niet onherroepelijk was (vanwege bij de Raad van State ingediende bezwaren), kon met de gronduitgifte worden begonnen. Bestemmingsplan Lijnden-Oost is (gedeeltelijk) goedgekeurd op 2 mei 2000 en onherroepelijk sinds 5 september 2001. De ontwikkeling van dit gebied was dringend nodig, omdat de voorraad uitgeefbare grond voor logistieke activiteiten in 1998 uitgeput was geraakt. Airport Business Park Lijnden is een kleine locatie (± 20 ha.), bestemd voor

kleinschalige logistieke functies. Hiervan is reeds 17 ha. uitgegeven,^{vii} zodat de beschikbare voorraad beperkt is. De beperkte voorraad is het gevolg van het feit dat voor de ontwikkeling van de overige, in de PKB Schiphol aangeduide, locaties de ruimtelijke ordenings-procedures vertraagd zijn. Dit geldt in het bijzonder voor het gebied Kruisweg-Zuid (ca. 135 ha. bruto) dat bedoeld is voor de opvang van grootschalige logistieke projecten. Met de gemeente Haarlemmermeer wordt overlegd om de bestemmingsplanprocedure zo spoedig mogelijk te starten. De verwachting is dat de gronden niet voor 2003 beschikbaar komen. Het gebied Lutkemeer krijgt dezelfde bestemming en doelgroep als Lijnden. De geplande omvang (fase 1 en 2) bedraagt ca. 70 ha. bruto. De Schiphol Area Development Company (SADC) heeft inmiddels met stadsdeel Osdorp (gemeente Amsterdam) overeenstemming bereikt over een samenwerkingsovereenkomst. SADC heeft het voornemen om de gronden, waarvoor nu een bestemmingsplanprocedure loopt, zo mogelijk voorjaar 2003 (als opvolging van Lijnden) in gebruik te nemen. Ten aanzien van enkele kleinere locaties voor de huisvesting van luchthavengebonden kantoren, (Oude Haagseweg-zone, De Hoek-Noord en Badhoevedorp-Zuid), kan worden gezegd, dat de bestemmingsplanprocedures nog moeten starten. Uitgifte zal naar verwachting niet voor 2005 kunnen plaatsvinden. De facto betekent dit dat SADC momenteel slechts 1,5 ha bouwrijpe gronden kan aanbieden voor luchthavengebonden bedrijven). De ontwikkeling van de locaties Lutkemeer en Kruisweg-Zuid lopen ernstige vertraging op doordat vanuit verschillende overheden aan de ontwikkeling van deze gebieden steeds nieuwe randvoorwaarden op het gebied van duurzaamheid, infrastructuur, inpassing, maar ook ten aanzien van het veiligheidsbeleid, worden gesteld. Totdat deze bedrijventerreinen kunnen worden uitgegeven, kan de regio Schiphol geen plaats bieden aan luchtvaartgebonden logistieke projecten.

Het hanteren van een strategische voorraad kantoor- en bedrijventerrein kan de huidige problemen met tekorten voorkomen. In het Bestuursforum Schiphol is deze beleidslijn inmiddels als uitgangspunt voor toekomstig beleid onderschreven. In het verlengde van dit beleidsvoornemen heeft SADC in nauwe samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Real Estate inmiddels een substantiële 'strategische voorraad' gronden ingekocht in de zg. A4-zone, een gebied langs de A4 ten zuiden van Hoofddorp. Het gaat het om meer dan 200 ha (eind 2001 zelfs 300 ha.). Hierbij kon op succesvolle wijze gebruik worden gemaakt van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten.

Inmiddels is in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is opgenomen dat ruimte wordt geboden voor de realisering van 500 hectare droge bedrijventerreinen in het gebied aan de zuidkant van Zwanenburg en de driehoek A4/A5/A9 ten behoeve van bijvoorbeeld Schipholgebonden bedrijven, kennisintensieve bedrijven en combinatie-vestigingen van logistieke bedrijven/kantoren. Dat biedt ruimte voor de toekomstige groei."

Conclusie: In 1999-2000 oversteeg de vraag naar Schipholgebonden bedrijventerreinen de snelheid waarmee de planologische procedures worden afgehandeld. De opdracht vanuit de PKB voor verdere ontwikkeling van luchthavengebonden bedrijventerreinen wordt ernstig vertraagd door diverse procedures en problemen.

Indicator 9	Toets uitgiftetempo en hantering toelatingscriteria Schipholgebonden bedrijvigheid
-------------	--

In de PKB is als planning een uitgiftetempo van 7,5 hectare netto per jaar opgenomen.

Het aantal netto hectaren dat sinds de start van SADC in 1990 door of in samenwerking met SADC is uitgegeven, bedraagt ca. 100. De gemiddelde jaarlijkse uitgifte bedraagt derhalve 10 ha. netto. Het gebied dat na de vaststelling van het Schipholconvenant als eerste in ontwikkeling werd genomen, Schiphol-Rijk met een oppervlakte van 82 ha. netto, is nu volledig uitgegeven. Inmiddels zijn hier meer dan 150 bedrijven gevestigd, waarvan 75% van buitenlandse origine. Alle bedrijven zijn getoetst aan de door het Bestuursforum Schiphol gestelde toetsingscriteria voor luchthavenbinding en akkoord bevonden. Naast Europese hoofdkantoren en distributiecentra is het accent in de laatste jaren steeds meer komen te liggen op 'Value Added Logistics': assemblage, reparatie en test-, trainings- en researchcentra. Een hoog percentage van de gevestigde bedrijven bevindt zich in de sectoren Informatie en Communicatietechnologie, nieuwe media, medische technologie en elektronica.

Conclusie: De afgelopen jaren is een hoger uitgiftetempo gerealiseerd dan verwacht. Daardoor en door trage verwerving van nieuwe terreinen is een tekort ontstaan aan uit te geven gronden. Versnelde ontwikkeling van nieuwe locaties voor luchthavengebonden bedrijven is noodzakelijk. Op basis van de gemiddelde jaarlijkse uitgifte van 10 ha. netto per jaar in de periode 1990-2000 wordt voldaan aan de in de PKB opgenomen uitgiftenorm van 7,5 hectare netto per jaar.

Werkgelegenheid

^{vii} Per december 2001 was dit 19 ha (Memo SADC 19-12-01).

De ontwikkeling van de werkgelegenheid vormt een duidelijke indicator voor de economische effecten die samenhangen met de ontwikkeling van de mainport. De continuïteit in de rapportage van de bredere effecten van Schiphol op de Nederlandse economie is onderbroken, waardoor over het jaar 2000 slechts beperkt gegevens beschikbaar zijn.

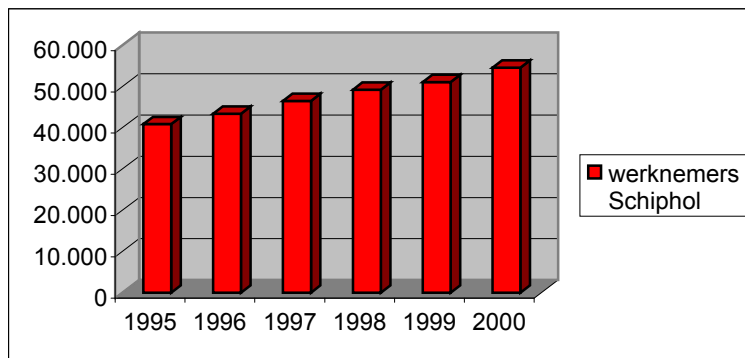
Indicator 10	Ontwikkeling directe en indirecte werkgelegenheid ten gevolge van Schiphol in aantallen arbeidsplaatsen
--------------	---

Directe werkgelegenheid

In 1999 deed zich met name groei voor in de directe werkgelegenheid bij de luchtvaartmaatschappijen en bij de afhandelingbedrijven. Dit geschiedde ondanks de afvlakking van de groei in verkeersvolumes (zie paragraaf 2.2). Het aandeel van de sectoren luchtvaart en luchthavens in de directe werkgelegenheid is in 1998 en 1999 met 80% gelijk gebleven.

De afschaffing per 1 juli 1999 van belastingvrije verkoop voor reizigers binnen de EU heeft geen negatieve gevolgen gehad voor de werkgelegenheid in de retail op Schiphol. Dit komt doordat Schiphol en de winkeliers voor reizigers binnen de Europese Unie de BTW voor hun rekening nemen voor alle producten met uitzondering van drank en tabakswaaren.

Figuur 4: ontwikkeling aantal werknemers Schiphol³⁰



Totale werkgelegenheid (directe + indirecte werkgelegenheid)

De totale werkgelegenheid op Schiphol is in 1999 ten opzichte van 1998 gestegen van 101.000 naar 105.000 werkzame personen; een stijging van 4%. In de periode 1990-1998 bedroeg de gemiddelde jaarlijkse stijging van de werkgelegenheid op de luchthaven 3,8%³¹.

De opwaartse ontwikkeling van de totale werkgelegenheid op Schiphol is evenals in 1998 met name te danken aan de groei in de directe werkgelegenheid (die hiermee ca.48,7 % van de totale werkgelegenheid in beslag neemt). De groei van de directe werkgelegenheid kan voor een groot deel op het conto worden geschreven van de luchtvaartmaatschappijen en de afhandelingsbedrijven.

Toegevoegde waardeontwikkeling

Ten opzichte van het jaar daarvoor is de toegevoegde waarde in 1999 toegenomen van 10,1 naar 10,5 miljard gulden. Dit is een groei van 3,8%.^{viii}

Conclusie: Het economische belang van Schiphol is in 1999 verder toegenomen.

^{viii} Het uitwerken van het cijfer voor 2000 is niet opgedragen door EZ (mededeling M. van den Bossche NEI, 18-12-2001).

3. Milieu

3.1 Algemeen

De PKB Schiphol houdt ook een verbetering in van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven, voor wat betreft de situatie van de geluidsbelasting en een 'stand still' voor parameters externe veiligheid, geur en luchtverontreiniging.

Aan de hand van de indicatoren uit het evaluatieprogramma Schiphol worden in dit hoofdstuk de ontwikkelingen met betrekking tot de kwaliteit van het leefmilieu beschreven. Een deel van de in dit hoofdstuk opgenomen indicatoren zijn op kennisontwikkeling gericht. De in het kader van de indicatoren 25, 26, 27, 28, 29 t/m 35 verrichte onderzoeken zijn grotendeels eenmalige onderzoeken.

Toelichting gewijzigde Wet luchtvaart

Op 30 oktober 2001 heeft de Tweede Kamer het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart aanvaard. In deze wetswijziging zijn de beleidsvoornemens van het kabinet met betrekking tot Schiphol voor de middellange termijn opgenomen. Dit beleid staat reeds beschreven in de strategische beleidskeuze Toekomst van de Luchtvaart (1998) en de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven (1999). De gewijzigde Wet luchtvaart vormt de grondslag voor een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, dat gelijkwaardig is aan het huidige, in de PKB geformuleerde stelsel. Dit nieuwe stelsel is vastgelegd in twee aan de Kamer voorgedragen besluiten op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart, te weten het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. Deze twee besluiten zullen naar verwachting in het voorjaar van 2002 (middels AmvB's) in de Kamer worden behandeld. In dit hoofdstuk zal gegeven het karakter van de PKB voortgangsrapportage slechts worden ingegaan op de stand van zaken van milieuaspecten op basis van het in 1999 en 2000 vigerende wettelijk stelsel. Alleen daar waar dit relevant is zal een toelichting geplaatst worden ten aanzien van de uitwerking van het betreffende milieuaspect in het vanaf 2003 geldende nieuwe wettelijke stelsel.

3.2 Geluidshinder

De 35 Ke en L_{Aeq} 26 dB(A) geluidszones geven de grenswaarden aan van het geluid dat door de luchtvaart mag worden veroorzaakt.

Als hoofddoelstelling geldt in de PKB dat vanaf 2003, het jaar dat de vijfde baan in gebruik wordt genomen, de situatie voor luchtvaartgeluid moet verbeteren ten opzichte van 1990. Dit is ondermeer vertaald in een drietal sub-doelstellingen ³² :

- Binnen de 35 Ke-geluidzone liggen maximaal 10.000 woningen (ADECS 1990). Dit betekent een reductie van het aantal woningen binnen deze geluidzone van 15.100 in 1990 naar 10.000 in de periode nadat de vijfde baan in gebruik is genomen. In de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan geldt het maximum van 15.100 woningen.
- Binnen de 20 Ke contour moet vanaf 2003 het aantal ernstig gehinderden, bepaald volgens de vaste relatie tussen geluidsbelasting en hinder die ook in de PKB is gehanteerd, aanzienlijk kleiner zijn dan het aantal vastgestelde ernstig gehinderden in 1990, waarbij als indicatief referentiegetal gehanteerd wordt 54.000.
- Binnen de 20 dB(A)-nachtcontour moet het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt, bepaald volgens de vaste relatie tussen geluidsbelasting en slaapverstoring zoals die ook in de PKB is gehanteerd, aanzienlijk kleiner zijn dan het aantal vastgestelde slaapgestoorden in 1990, waarbij als indicatief referentiegetal gehanteerd wordt 39.000.

Toelichting gewijzigde Wet luchtvaart

In de gewijzigde Wet Luchtvaart is beschreven dat in het luchthavenverkeerbesluit grenswaarden voor geluidsbelasting zijn aangegeven. Deze grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten en voor het totaal volume van de geluidsimmissie wordt op jaarbasis uitgedrukt in L_{den} voor het etmaal en L_{night} voor de nachtperiode. In de gewijzigde Wet luchtvaart zijn overgangsbepalingen opgenomen, waarin is vastgelegd op welke wijze een per saldo gelijkwaardige overgang van het oude stelsel naar het nieuwe stelsel zal plaatsvinden.

Indicator 11	-Aantal mensen binnen de 20 Ke contour dat ernstige hinder ondervindt. -Aantal mensen binnen de 20 dB L_{Aeq} contour dat slaapverstoring ondervindt. -Aantal woningen binnen de 35 Ke in 1999 en 2000 -Aantal woningen binnen de L_{Aeq} 26 dB(a) in 1999 en 2000
--------------	---

- Aantal woningen voor het vierbanenstelsel (Op basis van Aanwijzingsbesluit 1996) binnen de 35 Ke bedraagt in 1999 ca. 10.189⁵⁶ en in 2000 ca. 10.150^{33 ix};
- Aantal woningen voor het vierbanenstelsel (Op basis van Aanwijzingsbesluit 1996) binnen de L_{Aeq} 26 dB(a) bedraagt in 1999 ca. 4.119⁵⁶ en in 2000 ca. 4.120^{33 ix}.
- Ten opzichte van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 zijn v.w.b. het aantal gehinderden en slaapgestoorden geen nieuwe gegevens beschikbaar; wel zijn er nieuwe gegevens ten aanzien van het aantal klachten inzake geluidshinder :

Uit het jaarverslag over 1999³⁴ van de Commissie Geluidshinder Schiphol komt naar voren dat in 1999 door het klachten- en informatiecentrum van de Commissie 182.505 klachten zijn ontvangen. Dit is een afname van 8,7% ten opzichte van 1998 (199.828 klachten). In 2000 zijn 177.227 klachten ingediend³⁵. Ten opzichte van 1999 betekent dit een afname van 2,9%. Daarentegen is het aantal klagers en de daarbij betrokken woonplaatsen iets toegenomen (+ 11%). Naar de oorzaak waarom personen meer of minder gaan klagen onder invloed van verschillende omstandigheden wordt door de Commissie Geluidshinder nog nader onderzoek naar gedaan. Dit kan enerzijds liggen aan een zekere "klaagmoetheid" bij diverse klagers, anderzijds aan verschillen in de gebruiksfrequentie van vliegroutes over de verschillende jaren.

Indicator 12	Voortgang woning- en slaapkamerisolatie
--------------	---

Indien bestaande woningen een te hoge geluidsbelasting ondervinden, worden deze van geluidsisolatie voorzien. Bij woningen met een geluidsbelasting boven 40 Ke (de etmaalnormering) worden de geluidsgevoelige ruimten in de hele woning geïsoleerd. Van woningen met een geluidsbelasting boven een L_{Aeq} van 26 dB(A) (de nachtnormering) worden de slaapkamers geïsoleerd.³⁶ De kosten hiervan komen geheel ten laste van de luchtvaartmaatschappijen via een voorfinanciering door het rijk.

De luchthaven Schiphol was tot 2000 de verantwoordelijke uitvoerder van het project geluidsisolatie Schiphol (Progis). Na een uitspraak van de Raad van State is de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het project door het Rijk overgenomen. Op 4 april 2000 is het geluidsisolatieproject (Progis) formeel door de Rijksluchtvaartdienst overgedragen aan Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. De projectdirectie Geluidsisolatie Schiphol is vanaf die datum bezig met een herstart annex inhaaloperatie van de gestagneerde en ernstig vertraagde uitvoering van het project. Deze vertraging is ontstaan voor 1 januari 2000. In deze nieuwe opzet vormt Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland de directie en zorgt het ingenieursbureau Arcadis voor de integrale voorbereidings- en uitvoeringsbegeleiding van het geluidsisolatieproject. Na de overname van Progis door Rijkswaterstaat wordt bijzondere aandacht besteed aan de communicatie naar bewoners, bewonersorganisaties en gemeenten. De communicatie naar de bewoners vindt plaats via bewonersbijeenkomsten, informatiemappen, nieuwsbrieven en een mobiel informatiepunt. De planning van het project is gericht op de afronding van het project in 2003. Na herziening van de planning wordt een inhaalslag gemaakt om de voltooiing van het project op de geplande datum te laten plaatsvinden. Desondanks dient met een zekere uitloop van het project in 2004 rekening gehouden te worden. Tot het project behoort ook de mogelijkheid tot combinatie van akoestische en aanvullende warmte isolatie (Dubogis).

In totaal dienen circa 16000 woningen in ogenschouw te worden genomen. Hiervan zijn in de periode tot 1 januari 2001 ca. 1000 woningen geïsoleerd^x. Daarnaast zijn er reeds circa 3700 overeenkomsten tot isolatie met woningeigenaren gesloten. In circa 4500 gevallen is een aanbieding tot een overeenkomst gedaan. In circa 6000 gevallen is een eerste technische opname van de woning gedaan. Sinds 1998 zijn 100 bezwaren bij Progis binnengekomen. Hiervan zijn er 60 afgehandeld.

Conclusie: Het isolatieprogramma heeft vertraging opgelopen. De activiteiten zijn gericht op een inhaalslag, waarbij het streven is de oorspronkelijke planning alsnog te halen.

V.w.b. de geluidshinder zijn twee andere indicatoren van belang.

Indicator 25	Beschrijven van hinder en/of slaapverstoring
--------------	--

^{ix} Deze waardes zijn afgeleid uit de sommatie van de toe - & afname van de woningaantallen in de 35 Ke zone respectievelijk L_{Aeq} 26 dB(a) zone zoals gerapporteerd in § 4.3 en het in de EMSO rapportage¹² (tabel 3.2) gerapporteerde totale aantal woningen binnen de op basis van het werkelijke aantal vliegbewegingen gerealiseerde contouren in 1998.

^x Eind 2001 zijn dit ca. 1980 woningen.

Indicator 27	Onderzoek naar methode om cumulatie van luchtvaartlawaai en andere geluidsbronnen (verkeerslawaai en industriellawaai) te berekenen.
--------------	--

Van deze indicatoren zijn geen nieuwe gegevens beschikbaar. Rapportage over deze onderzoeken vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten. Ten opzichte van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 hebben met betrekking tot deze indicatoren geen nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden.

Indicator 26	Onderzoek naar de correlatie tussen gemeten geluidsniveaus (Ke en dB(A)) en berekende geluidsniveaus.
--------------	---

Het bij deze indicator behorende eenmalige onderzoek is reeds afgerond, en rapportage hierover heeft plaatsgevonden in de EMSO-voortgangsrapportage 1999^{xi}.

3.3 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid zoals opgenomen in de PKB, heeft betrekking op het vijfbanenstelsel. Voor externe veiligheid dient stand-still ten opzichte van 1990 bereikt te worden. Dit betekent dat er ten opzichte van 1990 geen toename mag zijn van de onveiligheid, afgemeten aan de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico (GGR) van de woningen binnen de veiligheidszone in ruime zin (de IR 10⁻⁵ contour) en binnen het toetsingsgebied externe veiligheid (de IR 10⁻⁶ contour). De veiligheidszone in engere zin moet uiterlijk in 2015 bewoningsvrij zijn.

Toelichting gewijzigde Wet luchtvaart

In de gewijzigde Wet Luchtvaart is beschreven dat in het luchthavenverkeerbesluit een grenswaarde wordt opgenomen voor het externe veiligheidsrisico dat door de luchtvaart mag worden veroorzaakt (het totaal risicogewicht - TRG). In de gewijzigde Wet luchtvaart is ten behoeve van de gelijkwaardige overgang van het PKB-stelsel naar het nieuwe stelsel in een overgangsbepaling vastgelegd op welke wijze de grenswaarde voor het totaal risicogewicht in het eerste Luchthavenverkeerbesluit zal worden bepaald. Daarnaast is in de gewijzigde Wet Luchtvaart beschreven dat in het luchthavenindelingbesluit in verband met de externe veiligheid beperkingen zullen worden gesteld aan het ruimtegebruik in de omgeving van de luchthaven. Dit betreft onder meer "sloopzones", waarbuiten het risiconiet hoger mag zijn dan 10⁻⁵ en die grotendeels overeenkomen met de in de PKB beschreven sloopzones.

Indicator 13	Het uitvoeren van kwantitatieve risicoanalyses ten aanzien van individuele risicocontouren en groepsrisico voor het peiljaar 1990, het onderhavige jaar en toetsjaar 2015. Op basis hiervan evalueren van ontwikkelingen in het aantal woningen en bewonersaantallen in relevante IR-contouren en het groepsrisico.
--------------	---

In het kader van de gewijzigde Wet Luchtvaart (Schipholwet) is een milieueffect rapportage gemaakt ter onderbouwing van een aan de PKB gelijkwaardig beschermingsniveau in het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. De gegevens hierover zijn in de MER gepresenteerd en zijn in het eerste kwartaal van 2002 tezamen met de AmvB's luchthavenindelings- en luchthavenverkeerbesluit aan de Tweede kamer aangeboden.³⁷ Gegeven deze herberekening van de individuele risicocontouren in het kader van de nieuwe Schipholwet zijn geen nieuwe berekeningen uitgevoerd op basis van het gesommeerd gewogen risico (GGR) in de jaren 1999 en 2000.

Aangezien het beperken van risico's van de luchtvaart en het formuleren van beleid om deze risico's te beperken ten tijde van de PKB een nieuwe ontwikkeling was, is in de PKB aangegeven dat in 1999 het betrokken rekenmodel en de daarvan af te leiden beleidsconsequenties zouden worden geëvalueerd. In 2000 zijn deze modevaluatie en de daarop gebaseerde modelaanpassing afgerond³⁸. Het op grond van deze evaluatie aangepaste rekenmodel wordt het nieuwe model genoemd. De berekeningen ten behoeve van de Schipholwet zijn met dit nieuwe model uitgevoerd. Uit de evaluatie blijkt dat het verkeer op Schiphol veiliger is dan eerder was berekend. Dit wordt ondermeer veroorzaakt doordat de 3^e generatie vliegtuigen een lagere ongevalsrisico hebben dan

^{xi} In 1997 heeft het NLR het eindrapport 'Vergelijking van berekende en gemeten geluidsniveaus' opgeleverd, over dit eenmalige onderzoek is in de EMSO-voortgangsrapportage 1999 gerapporteerd.

de voorgaande 1^e en 2^e generatie. Ook is in het nieuwe model een geactualiseerde op Schiphol toegesneden ongevals-dataset gehanteerd. Op grond van de nieuwe modelparameters blijkt een individuele risico berekening ca. 65% lager uit te komen dan op basis van het oude model berekend zou worden.

Ten aanzien van het groepsrisico wordt in de Schipholwet geen nieuw groepsrisicobeleid geformuleerd. Er is wel sprake van een combinatie van verschillende maatregelen, waarmee de ontwikkeling van het groepsrisico indirect wordt beheerst., met name :

- Het reduceren van de kans op een ongeval door het gebruik van veilige vliegtuigen en het hanteren van adequate en risicomijdende vliegprocedures (brongerichte maatregelen);
- Er voor zorgen dat er geen woningen of andere gebouwen staan op plaatsen waar de kans op neerstorten het grootst is (toepassen van sloopzones nabij de banen en bouwbeperkingen in een ruimer gebied; effect gerichte maatregelen);
- De aanwezigheid van goede rampenbestrijdingsplannen , voor als het toch een keer misgaat. (preparatieve, repressieve maatregelen).

Er bestaat thans geen groepsrisiconormering. Vanwege de slechte toepasbaarheid van normen op andere terreinen. In de praktijk kende de PKB ook geen groepsrisiconorm voor schiphol en omgeving. Bij de behandeling van de Schipholwet in de Tweede Kamer is echter besloten toch groepsrisicobeleid te ontwikkelen. Dit zal gebeuren op basis van het statistisch causaal risicomodel. Met dit model kan de invloed van diverse (achterliggende) factoren op de interne en externe veiligheid rond de luchtvaart beter in beeld worden gebracht. In gezamenlijke opdracht van het Directoraat Generaal Luchtvaart , de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de KLM en Amsterdam Airport Schiphol (AAS) wordt thans gewerkt aan de ontwikkeling van dit model. Bij de behandeling van de Schipholwet is overeengekomen dat het model in 2005 gereed moet zijn. Dit betekent dat ook in 2005 nieuwe voorstellen ten aanzien van groepsrisicobeleid zullen worden gedaan.

De minister van VROM heeft inmiddels wel met de regio afspraken gemaakt over aanvullende ruimtelijke maatregelen gericht op beheersing van het groepsrisico in de nabijheid van Schiphol, vastgelegd in een brief aan de Tweede kamer van 23 november 2001.

Indicator 14	Het (her)berekenen van het gesommeerd gewogen risico binnen de externe veiligheidszone in ruime zin en binnen het toetsgebied externe veiligheid, wat overeenkomt met de 10 ⁻⁶ contour individueel risico voor het peiljaar 1990 en het toetsjaar 2015 en op basis hiervan het aantal woningen bezien dat binnen de veiligheidszone in engere zin aan de woonbestemming wordt onttrokken. Het opnieuw vaststellen van de, als gevolg van de (her)berekening t.b.v. stand-still mogelijk gewijzigde, veiligheidszones in engere zin.
--------------	--

In de nieuwe Schipholwet en de daaruit voort te vloeien AmvB's wordt het begrip 'gesommeerd gewogen risico' niet meer gehanteerd. In plaats daarvan is sprake van enerzijds toetsing binnen de veiligheidszones op basis van een contour gebaseerd op het individueel risico van 10⁻⁵, waarbij rekening is gehouden met een variatie in het gebruik van het banenstelsel als gevolg van wisselende meteorologische omstandigheden. Het hanteren van de 10⁻⁵ als grens voor het individueel risico-contour in dit verband komt overeen met de normstelling bij andere vervoersmodaliteiten. Handhaving hiervan vindt via de ruimtelijke ordening plaats. Anderzijds zal een grenswaarde voor het "Totaal Risico Gewicht" (TRG) worden gehanteerd. Het TRG is het product van het aantal vliegbewegingen, de ongevalkans en het gewicht van de toestellen en is hiermee een maat voor het totale risico van de bron. Met de introductie van de TRG-normering wordt op dit punt de handhaving aan de bron geïntroduceerd. Gegeven de via de nieuwe Schipholwet geïntroduceerde aanpak heeft geen herberekening van het gesommeerd gewogen risico plaatsgevonden. De onderbouwing van de nieuwe normstelling zijn in een MER gepresenteerd en zijn tezamen met de AmvB's luchthavenindielings- en luchthavenverkeerbesluit in het eerste kwartaal van 2002 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Wanneer op basis van de nieuwe berekeningen in het kader van de Schipholwet de aantallen woningen binnen de sloopzones (overeenkomstig de 10⁻⁵ individueel risicocontour) worden bepaald, blijkt dat het aantal te slopen woningen binnen de nieuwe sloopzones op basis van de Schipholwet, met circa 25 woningen toeneemt op basis van het woningbestand 1990. Totaal betreft het ca. 60 woningen en ca.15 woonschepen³⁷.

Indicator 15	Een kwalitatief veiligheidsonderzoek naar het luchtverkeer op en rond de luchthaven.
--------------	--

In november 1999 is het Kwalitatief Veiligheidsonderzoek Schiphol en Omgeving³⁹ verschenen. Het rapport is begin 2000 als aparte rapportage naar de Tweede Kamer gestuurd tezamen met de EMSO-voortgangsrapportage 1999. Het onderzoek is uitgevoerd door DuPont Safety Resources. Dit onderzoek is het vervolg op het RAND Europe rapport 'Airport Growth and Safety'

Het betreft de volgende aanbevelingen uit het RAND Europe rapport 'Airport Growth and Safety' :

uit 1993. In bijlage A van het rapport van DuPont staat per aanbeveling van RAND Europe precies beschreven wat de stand van zaken is.

Uit het Dupont rapport blijkt dat de aanbevelingen 1, 2, 4,5,6,8,9,10,11,12,14 en 15 inmiddels geheel zijn geïmplementeerd en de aanbevelingen 3,7,13 en 16 gedeeltelijk. Aan de aanvullende aanbevelingen uit het DuPont rapport alsmede de verdere implementatie van de aanbevelingen uit het RAND-rapport wordt momenteel gewerkt

Indicator 24	Het verder ontwikkelen van de rekenmodellen en het ontwikkelen van een causaal model voor de kwantitatieve risicoanalyse
--------------	--

In april 2000 is door NLR het eindrapport opgeleverd van de update van het bestaande rekenmodel externe veiligheid⁴⁰. Met dit herziene model zijn de externe veiligheidsberekeningen gemaakt in de recente Schiphol milieueffect rapportage ten behoeve van de nieuwe Schipholwet.

In februari 2000 is een haalbaarheidsstudie door RAND Europe afgerond naar de ontwikkeling van een causaal model van het externe risico van de luchtvaart ⁴¹. Uit dit rapport volgen de volgende aanbevelingen :

Aanbevelingen uit het RAND onderzoek naar de haalbaarheid van een causaal model van het externe risico van de luchtvaart :

- 1. De ontwikkeling van een causaal model aanvullend op het bestaande model voor externe risico's is wenselijk*
- 2. Het nieuwe causale model moet het bestaande model vervangen (geen meerdere modellen naast elkaar laten bestaan)*
- 3. Het ontwikkelen van een causaal model moet gepaard gaan met de bereidheid om aanvullend beleid op het gebied van externe veiligheid in te voeren (het model ook meer gebruiken dan alleen voor normering en regulering). Daarbij dient een expliciete discussie over het gebruik van het model te worden gevoerd*
- 4. De bouw van het model zou internationaal moeten worden aangepakt*
- 5. De bouw van het model dient niet in een achterkamertje te geschieden, maar moet juist*

Bovenstaande aanbevelingen zijn en worden meegenomen in de huidige ontwikkeling van het causaal model. In ieder geval komt uit de aanbevelingen duidelijk naar voren dat er vanuit bestuurlijk en maatschappelijk perspectief geen onoverkomelijke bezwaren bestaan tegen de ontwikkeling en het (politiek/bestuurlijk) gebruik van een causaal risicomodel op het gebied van de externe veiligheid.

In april 2000 werd tevens een parallel meer procestechnische rapportage van het NLR afgerond,⁴² waarin de haalbaarheid van een dergelijk statistisch causaal model zondermeer werd bevestigd. Opmerkelijk daarbij is de aanbeveling dat de uitwerking van een dergelijk model niet gebaseerd moet zijn op de verschillen tussen interne- en externe veiligheid, maar dat juist uitgegaan moet worden van de op de luchthaven aanwezige functionele relaties als begrenzing van het model-systeem. De nadruk wordt gelegd op een meer-sporen en gefaseerde ontwikkeling van het model waarbij onderscheid gemaakt wordt in de ontwikkeling van een (risicotechnisch) kern-model, een managementmodel en het model-facet "aanpassingsgedrag van menselijke en interactieve mens-technische systeem-elementen". De ontwikkeling van een dergelijk model staat overigens los van de gelijkwaardigheidstoets met de PKB. Een plan van aanpak is in december 2000 naar de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer gestuurd.^{xii}

3.4 Luchtverontreiniging en geurhinder

De PKB kent als algemeen uitgangspunt voor luchtverontreiniging en geur dat er vanaf 2003 (ingebruikname vijfde baan) geen verslechtering ten opzichte van 1990 mag optreden.

Voor luchtverontreiniging geldt vanaf het jaar 2003 een stand-still ten opzichte van 1990. Deze afspraak voor luchtverontreiniging heeft betrekking op de totale uitstoot van alle bronnen in het studiegebied. In de PKB is ten onrechte alleen de emissie van de luchthaven opgenomen. Dit is hersteld bij brief aan de Kamer⁴³. Daarin zijn de juiste cijfers voor het referentiejaar 1990 opgenomen te weten : koolstofdioxide (CO₂): 4.811.000 ton, koolmonoxide (CO): 38.804 ton, stikstofoxiden (NO_x): 16.334 ton, zwaveldioxide (SO₂): 1.562 ton, zwarte rook: 790 ton. Het betreft de totale emissie in het studiegebied van 20x20 km voor de bronnen luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming tezamen. Ook geldt, zoals in heel Nederland, dat de wettelijke grenswaarden voor de luchtkwaliteit niet overschreden mogen worden. Voor geur geldt dat het aantal inwoners binnen de 1 ge/m³-contour (98- en als 99,5-percentiel) vanaf 2003 niet mag toenemen ten opzichte van 1990.

Toelichting gewijzigde Wet luchtvaart

In de Schipholwet is aangegeven dat in een luchthavenverkeerbesluit grenswaarden met betrekking tot lokale emissies door het luchthavenverkeer worden opgenomen. Het luchthavenverkeerbesluit bevat grenswaarden voor de stoffen CO, NO_x, VOS, SO₂, en fijn stof (PM₁₀). Bij de vaststelling van het eerste luchthavenverkeersbesluit zal ten behoeve van de gelijkwaardige overgang van de PKB naar het nieuwe stelsel de uitstoot van het luchthavenluchtverkeer worden getoetst aan de emissietotalen uit de PKB. In de overgangsbepalingen bij het wetsvoorstel zijn herberekende emissietotalen ten gevolge van luchtvaart, wegverkeer, industrie, land- en tuinbouw en ruimteverwarming voor het jaar 1990 opgenomen voor de volgende stoffen: CO: 45.701 ton, NO_x: 19.771 ton, VOS: 21.173 ton, SO₂: 1.274 ton en PM₁₀: 1.208 ton. Deze herberekening is het gevolg van verbeteringen in de berekeningmethode. Koolstofdioxide (CO₂) maakt geen onderdeel meer uit van de luchtverontreinigende stoffen in het nieuwe stelsel, omdat deze stof bijdraagt aan het mondiale milieuprobleem klimaatverandering. De uitstoot van CO₂ door de internationale luchtvaart dient in internationaal verband te worden aangepakt.

In de Schipholwet is, in navolging van het overheidsbeleid voor geur, geen grenswaarde voor geur vastgesteld. Wel worden in het luchthavenverkeerbesluit regels opgenomen die de luchtvaartsector dwingen de uitstoot van geurstoffen zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te beperken.

Indicator 16	Parameters voor (lokale) luchtverontreiniging: NO ₂ , SO ₂ , CO, zwarte rook, fijn stof, PAK en VOS en geur in woongebieden berekenen.
--------------	--

Ontwikkeling luchtkwaliteit rondom Schiphol

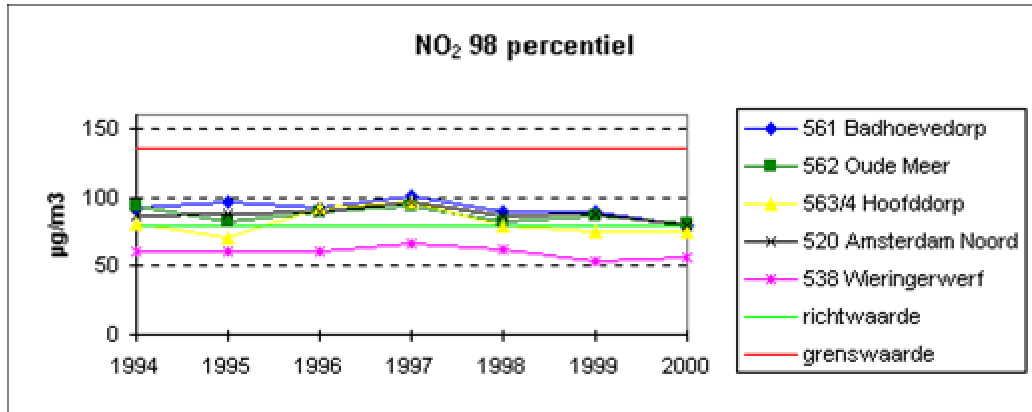
De luchtkwaliteit wordt gevolgd middels het meetnet van de provincie Noord-Holland⁴⁴, waarbij op drie plaatsen in de Schiphol regio de luchtkwaliteit wordt gemeten. De meetlocaties (Hoofddorp, Oude Meer en Badhoevedorp) zijn zo gekozen dat de luchtkwaliteit in de meest belaste woongebieden in beeld kan worden gebracht. Op deze locaties worden gasvormige componenten (ondermeer stikstofoxiden, koolmonoxide, PAK, vluchtige koolwaterstoffen (Benzeen) en fijn stof gemeten.

De ontwikkeling van de luchtkwaliteit over de afgelopen jaren, is voor de belangrijkste stoffen weergegeven in onderstaande grafieken.⁴⁵

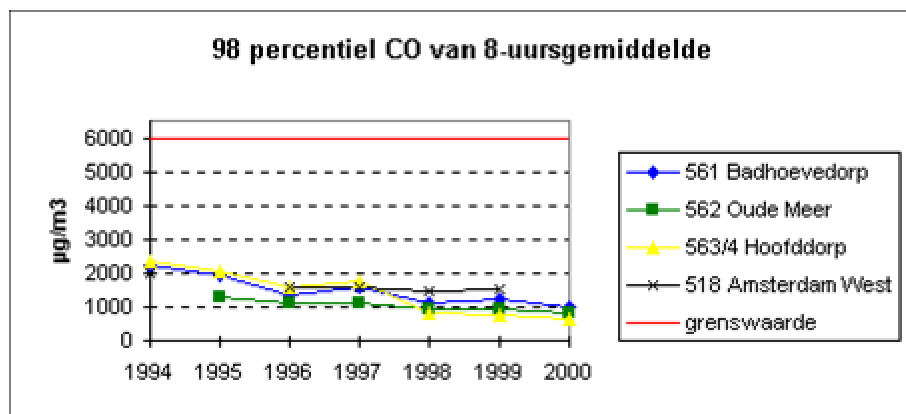
^{xiii} In augustus 2001 is het advies bureau DHV in opdracht van de overheid en de sector gestart met de bouw van een demonstratieversie van het model. Eerste oplevering is voorzien in het najaar van 2002. Dan zal ook de beslissing vallen over de definitieve vorm en inhoud. De totale ontwikkeltijd van een dergelijk statistisch-causaal model bedraagt naar schatting vijf jaar. Toch worden alle inspanningen erop gericht het model in 2005 op te leveren.

Figuur 5. Ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de Schipholregio (voortschrijdend jaargemiddelde op basis van de maandgemiddelden)

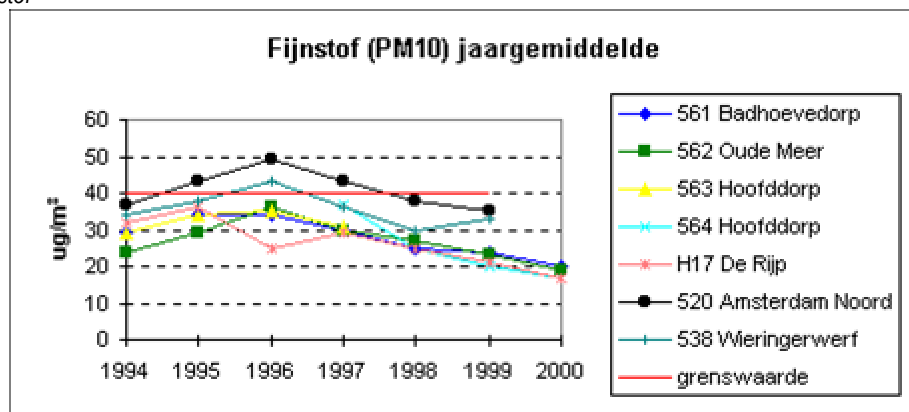
Figuur 5.1: Ontwikkeling stikstofdioxide



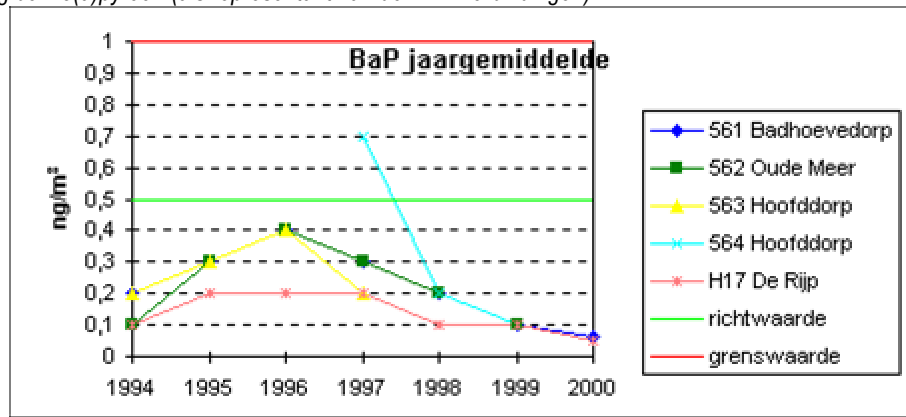
Figuur 5.2: Ontwikkeling koolmonoxide



Figuur 5.3: Ontwikkeling fijn stof



Figuur 5.4: Ontwikkeling benzo(a)pyreen (als representant van de PAK-verbindingen)



Voor wat betreft zwarte rook zijn in het jaar 2000 de volgende waarden in de Gemeente Haarlemmermeer gemeten⁴⁵ :

Zwarte rook Concentraties in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	grenswaarde	Meetpunt 561 Badhoevedorp	Meetpunt 562 Oude Meer	Meetpunt 564 Hoofddorp
50p 24 uur	30	5	12	9
95p 24 uur	75	16	27	23
98p 24 uur	90	24	34	32
Maximum 24 uur	150	45	49	47

SO₂ wordt vanwege de lage concentraties niet meer gemeten.

Uit de metingen blijkt dat de luchtkwaliteit de afgelopen jaren gelijk is gebleven of verbeterd. De luchtkwaliteit voldoet aan de wettelijk vastgestelde grenswaarden. In de regio Schiphol komt de concentratie NO₂ overeen met die in stedelijke gebieden elders in Nederland, de concentraties NO en O₃ liggen daar iets boven, terwijl de concentraties CO, fijnstof en BaP juist weer onder het niveau van het stedelijk gebied liggen^{46 47}.

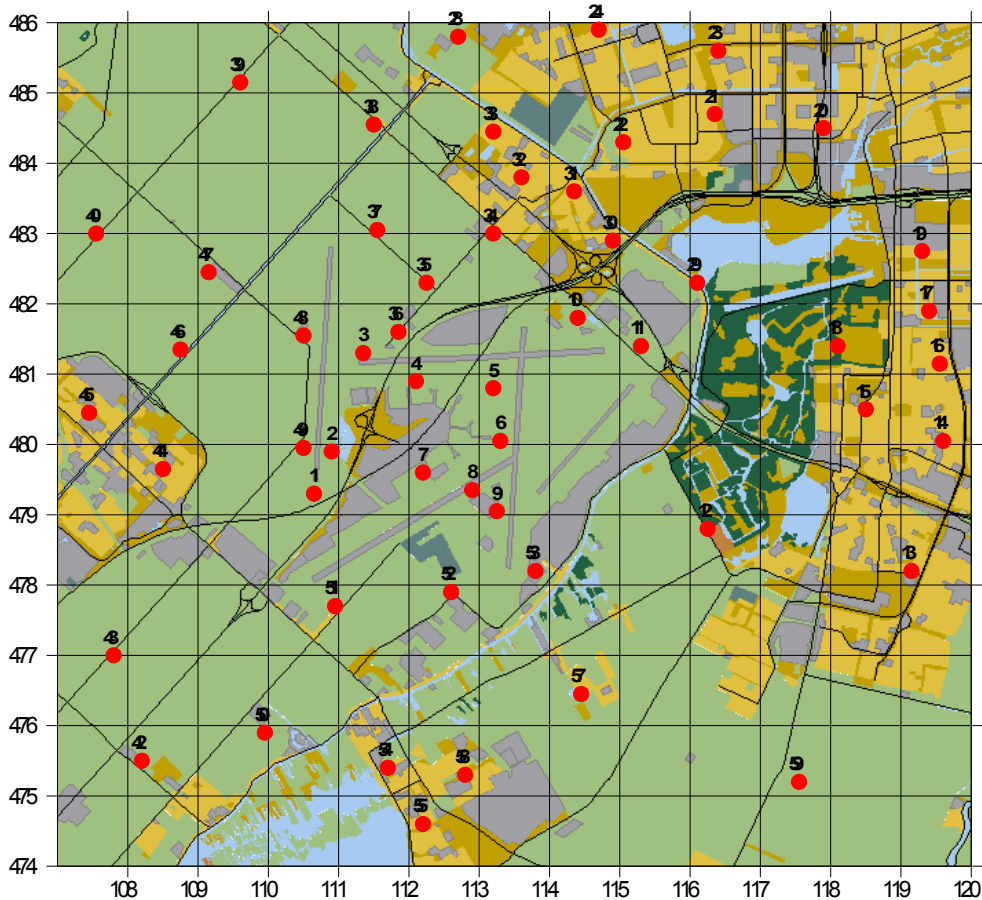
Onderzoek bijdrage lokale bronnen aan luchtkwaliteit

In 1999 en 2000 is nader onderzoek uitgevoerd naar de bijdrage van bronnen in de Schipholregio aan de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn in 2001 gepubliceerd. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland en de luchthaven Schiphol⁴⁸. Daarnaast is in een separaat onderzoek specifiek ingegaan op de uitstoot van fijn stof (PM₁₀) door een gespecialiseerd bureau⁴⁹.

Metingen lokale bronnen aan koolwaterstoffen concentraties

In aanvulling op de reeds lopende metingen door de provincie zijn door TNO-MEP op 59 additionele punten metingen van vluchtige koolwaterstoffen verricht. Het doel van de metingen was het vaststellen van het ruimtelijk verspreidingspatroon van deze stoffen in de omgeving en het schatten van de bijdrage van het weg- en vliegverkeer aan de verontreinigingsniveaus. Wat betreft het vliegverkeer is daarbij gekeken naar de emissies van de motoren (verbrandingsemissies) en de emissies van de op- en overslag van kerosine op de luchthaven. Het grootste deel van de meetlocaties lag in een gebied van 13 x 12 kilometer rondom Schiphol, waarbij de nadruk lag op die delen van het gebied waar veel geurklachten optreden (zie fig. 5)

Figuur 6: Ligging van de meetpunten in het studiegebied.



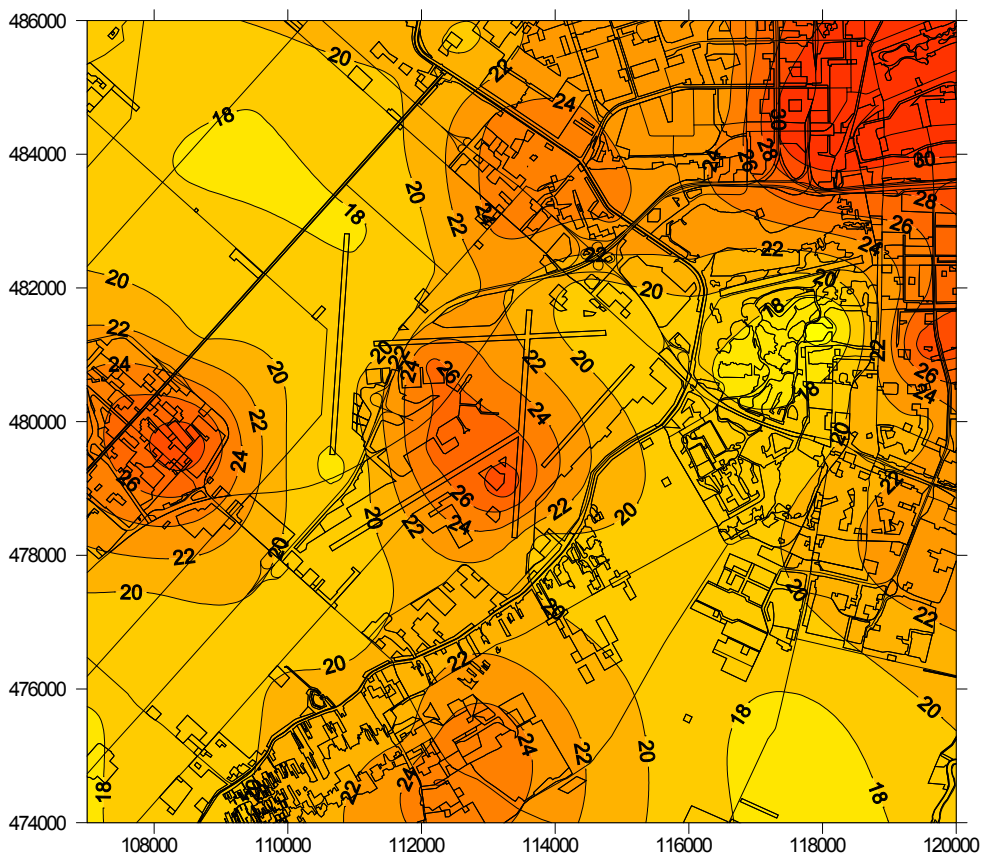
Uit de metingen over drie perioden van een maand kon een goede schatting worden gemaakt van de gemiddelde jaarconcentraties van 33 vluchtige koolwaterstoffen op de locaties. Voor een aantal van de gemeten koolwaterstoffen zijn risicogrenzen vastgesteld. Het blijkt dat de gemeten concentraties duidelijk onder de MTR-waarden liggen.

Tabel 5: Vergelijking van de gemeten concentraties vluchtige koolwaterstoffen (VOS) met MTR waarden. Concentraties in $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Component	MTR-waarde	Hoogste gemeten concentratie
Benzeen	10*	2.3
Tolueen	300	8.4
Styreen	800	0.1
tetrachlooretheen	250	0.4
trichlooretheen	5000	0.4
Tetra	60	0.4
1,1,1 trichloorethaan	4800	0.4

* wettelijke grenswaarde

Het ruimtelijk verspreidingspatroon van de vluchtige koolwaterstoffen, verkregen door inter- en extrapolatie van de concentraties op de meetpunten, is weergegeven in Figuur 7.

Figuur 7: Ruimtelijk verspreidingspatroon van de som van de concentraties van de vluchtige koolwaterstoffen in $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

De concentraties van de vluchtige koolwaterstoffen zijn duidelijk verhoogd in de stedelijke gebieden. Goed zichtbaar zijn de verhoogde concentraties in Hoofddorp, Aalsmeer en in de agglomeratie Amsterdam, Amstelveen en Badhoevedorp. Ook aan de noord- en oostzijde van het Schipholterrein zijn de concentraties verhoogd. Hier taxiën veel vliegtuigen en liggen de opslagtanks van kerosine. Daarnaast ligt het gebied relatief vaak benedenwinds van het centrum van Schiphol. Aan de westzijde van Schiphol zijn de concentraties niet of nauwelijks verhoogd. Relatief lage concentraties worden gemeten in de meer landelijke gebieden en in het Amsterdamse Bos.

De bijdragen van het weg- en vliegverkeer in het studiegebied zijn geschat op basis van de 'Chemische Massa Balans'-rekenmethode. Deze methode bleek slechts toepasbaar voor de meting van vluchtige koolwaterstoffen. Het blijkt dat op veel meetpunten een grote bijdrage wordt geleverd door de emissies van het wegverkeer. Op de meetpunten op de luchthaven is er een duidelijke bijdrage van de verbrandingsemissies van het vliegverkeer. Daarnaast is er een goed herkenbare bijdrage van de op- en overslag van kerosine. Van de totaal gemeten massa aan koolwaterstoffen kon 91 % worden herleid naar de vier bekende bronnen. De overige 9 % is hoogstwaarschijnlijk afkomstig van industriële of huishoudelijke emissies. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht ⁵⁰:

Tabel 6: Uit de metingen afgeleide gemiddelde procentuele bijdrage van diverse bronnen in het studiegebied aan koolwaterstofconcentraties rondom Schiphol

Bron	Bijdrage %
Grootschalige achtergrond	66
Wegverkeer	28
Verbrandingsemissies vliegverkeer	1
Op- en overslag van kerosine	2

Conclusies :

- De niveaus van de vluchtige koolwaterstoffen in het gebied rond Schiphol worden gemiddeld voor circa 66% bepaald door bronnen buiten het gebied (rest van Nederland en buitenland).
- Als gevolg van emissies door het wegverkeer zijn de concentraties van de vluchtige koolwaterstoffen in de stedelijke gebieden duidelijk verhoogd.
- De bijdrage van het wegverkeer tot de concentraties in de omgeving van Schiphol bedraagt gemiddeld circa 28%.
- Op het terrein van Amsterdam Airport Schiphol is er een duidelijke invloed van emissies door het vliegverkeer. Het zwaartepunt van de emissies ligt op het noordoostelijke deel van het terrein. Emissies door op- en overslag van kerosine vinden vooral plaats aan de oostzijde van Schiphol.
- De bijdrage van verbrandingsemissies van vliegverkeer en op- en overslag van kerosine tot de koolwaterstofconcentraties in de omgeving bedraagt gemiddeld respectievelijk circa 1 en 2%.
- De hoogste bijdrage van verbrandingsemissies van vliegverkeer en op- en overslag van kerosine wordt gemeten bij Badhoevedorp en bedraagt 5-7%. Op grotere afstand van Schiphol is de bijdrage lager.
- De concentraties van stoffen waarvoor een MTR-waarde is vastgesteld worden niet overschreden.

Bijdrage lokale bronnen aan fijnstof concentraties

Door gespecialiseerd bureau Vriens Luchtonderzoek is getracht meer inzicht te krijgen in de stofneerslag in de omgeving van Schiphol⁴⁹. Hierbij is gebruik gemaakt van de analyse van fijnstofmetingen van het provinciale meetnet luchtkwaliteit Schiphol over de periode 1998 en 1999 en is additioneel een meetcampagne uitgevoerd van fijn- en grof stof gedurende een maand. Tevens is een indicatief bewonersonderzoek uitgevoerd.

De gemiddelde waarde van de fijnstofmetingen rondom Schiphol voor de periode 1998-1999 zijn vergeleken met die van enkele stations van het Landelijk Meetnet Luchtverontreiniging (LML), ter beschikking gesteld door het RIVM. De waarden zijn gecorrigeerd voor het gebruik van verschillende meetmethoden, waardoor enige onnauwkeurigheid kan ontstaan. Te zien is dat de gemiddelde fijn stof concentratie rond Schiphol lager is dan die op andere locaties, zie tabel 7.

Tabel 7: Fijn stof concentraties in 1998-1999 rond Schiphol en op locaties van het LML, met en zonder correctiefactor van 1,33 voor vluchtige componenten

(..) = waarde gecorrigeerd voor gebruik verschillende meetmethoden.

Meetlocatie	Concentraties in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
	Zonder correctiefactor	Met correctiefactor
		Gemiddeld
1. Badhoevedorp	21	(28)
2. Oude Meer	18	(24)
3. Vijfhuizerweg	17	(23)
De Zilk, LML regionaal station	(24)	32
Amsterdam West, LML stadstation	(27)	37
Breukelen (A2), LML straatstation	(29)	39

De depositie van fijn stof wordt vooral veroorzaakt door de natte depositie, als gevolg van uitregenen en mist. Het wegverkeer is als lokale bron het beste herkenbaar gevolgd door het vliegverkeer. De jaargemiddelde bijdrage van deze bronnen is gering ten opzichte van de achtergrondconcentratie. Uit het bewonersonderzoek blijkt dat incidenteel neerslag wordt waargenomen van zeer grote, zwarte stofdeeltjes.

Conclusies:

- De gemiddelde (fijn)stofconcentratie rond Schiphol wijkt niet af van die op andere stedelijke locaties in Nederland.
- De jaargemiddelde bijdrage van zowel wegverkeer als vliegverkeer is gering ten opzichte van de achtergrondconcentratie.

Bijdrage lokale bronnen aan concentraties overige stoffen

TNO-MEP heeft de meetgegevens van het provinciale luchtmeetnet geanalyseerd om een schatting te maken van de bijdrage van activiteiten op Schiphol aan de concentraties stikstofdioxide, koolmonoxide en fijn stof. Dit is gedaan door bij verschillende windrichtingen de concentraties bovenwinds en benedenwinds van Schiphol met elkaar te vergelijken⁴⁸.

Uit deze vergelijking blijkt dat de invloed van Schiphol niet duidelijk zichtbaar is. De afgeleide bijdrage van Schiphol tot de concentraties op de meetpunten is laag, zie tabel 8. Naast het vliegverkeer vormt ook het wegverkeer op Schiphol een bron. De bijdrage van het vliegverkeer aan de in de onderstaande tabel weergegeven concentraties is dus waarschijnlijk nog kleiner.

Tabel 8: Uit de windrozen geschatte procentuele bijdrage van emissies op Schiphol tot de gemiddelde concentratie op de meetpunten.

	Badhoevedorp	Oude Meer	Hoofddorp
Koolmonoxide	<0.5	1.9	<0.5
Stikstofdioxide	3.8	5.8	1.4
Fijn stof	1.9	2.0	<0.5

Conclusies :

- Voor koolmonoxide, stikstofdioxide en fijn-stof is er op de meetpunten van de provincie Noord-Holland geen duidelijk herkenbare invloed van emissies op Schiphol.
- De bijdrage tot de concentraties van deze stoffen op de meetpunten wordt geschat op maximaal enkele procenten.
- De bevindingen uit het onderzoek zijn in lijn met de conclusies uit de in het UMER Schiphol door TNO-MEP verrichte studie en de Evaluatie Luchtkwaliteit in de regio Schiphol over de periode 1998 (den Boeft, 1999).

Indicator 33	Metingen PAK / fijn stof in het kader van het onderzoek naar luchtwegaandoeningen bij kinderen
--------------	--

In een eenmalig onderzoek, speciaal gericht op luchtverontreiniging en luchtwegaandoeningen bij kinderen, is geen verband gevonden tussen luchtverontreiniging van het vliegverkeer en de onderzochte luchtwegaandoeningen. Hiervan is in oktober 1999 een rapportage verschenen.⁵⁰

Indicator 18	Uitvoering van luchthavengebonden maatregelen die in het Beheersplan Schiphol zijn opgenomen
--------------	--

In het beheersplan Schiphol zijn maatregelen opgenomen ter beperking van emissies. De stand van zaken c.q. ontwikkelingen met betrekking tot deze maatregelen worden hieronder weergegeven⁵¹.

Schonere brandstof luchthavenvoertuigen

- In 1999 werd het aantal luchthavenvoertuigen dat met een aardgasinstallatie op Schiphol rijdt verder uitgebreid. Het aantal steeg van 52 naar 58. Met de inzet van een demonstratievoertuig wordt het gebruik van aardgasauto's ook bij andere bedrijven op de luchthaven onder de aandacht gebracht.
- In maart 2000 is begonnen met het gebruik van zwavelarme diesel door voertuigen op het platform.

Brandstof op- en overslag

- Sinds februari 1999 is de scheepsaanvoer van kerosine op Schiphol-Oost beëindigd. Kerosine wordt nu per pijpleiding aangevoerd. Hiermee wordt een belangrijke reductie in de uitstoot van VOS (vluchtige organische stoffen) bereikt.
- Het aandeel kerosine dat met behulp van het pijpleidingensysteem naar de vliegtuigopstelplaatsen wordt gedistribueerd, is in 1999 gestegen tot zo'n 70%. Het resterende deel werd met behulp van tankauto's bij de vliegtuigen afgeleverd. Het resultaat is eveneens een vermindering van de VOS-emissies op de luchthaven. Verdere uitbreiding van het pijpleidingensysteem naar de vliegtuigopstelplaatsen vindt plaats zodat dit aandeel nog verder op zal lopen.

400 Hertz aansluitingen

- Aan de grond maken vliegtuigen gebruik van ingebouwde Auxiliary Power Units (APU's) voor de stroomvoorziening aan boord. Om het gebruik van deze APU's aan de grond verder te beperken en daarmee de luchtvaartemissies op het platform te reduceren, zijn bij de nieuwbouw van de B-pier en de uitbreiding van de E-pier 400 Hertz aansluitingen aangelegd. In totaal is het aantal aansluitingen daarmee gekomen op 36 (in 1999 waren dat er 21). Dat is bijna de helft van het totaal dat in 2003 als doel is gesteld.
- In 2000 zijn door KLM milieu-efficiëntere airco-units voor de kleine vloot in gebruik genomen, waardoor het APU-gebruik verder wordt teruggedrongen.

Vliegtuigen

- Verder wordt bij de luchtvaartmaatschappijen aangedrongen op het beperken van het gebruik van "reverse thrust" na de landing en het gebruik van minder motoren bij het taxiën. Hierop wordt steekproefsgewijs gecontroleerd.

Conclusie: AAS is doende maatregelen te nemen om de emissies door luchthavenvoertuigen, brandstofoverslag en vliegtuigen op de luchthaven terug te dringen.

Indicator 17	Aantal inwoners binnen het 98 percentiel van 1 Ge/m ³ en binnen 99,5 percentiel van 1 Ge/m ³
--------------	--

In de PKB is ten aanzien van geur afgesproken dat het aantal inwoners binnen de geurcontour van 1 geureenheid/ m³ vanaf de ingebruikname van de vijfde baan(2003) niet groter mag zijn dan het aantal dat voor het jaar 1990 werd bepaald. De geurcontouren van 1 geureenheid/ m³ zijn overgenomen uit het Rijksbeleid dat van kracht was in 1994. In 1995 is het Rijksbeleid voor geur gewijzigd (zie hiervoor de herziene nota Stankbeleid). In het kader van de nieuwe Schipholwet wil het kabinet aansluiten bij het nieuwe rijksbeleid voor geur. Dit betekent dat er geen kwantitatieve norm voor geur aan de luchtvaartsector wordt opgelegd, maar dat de sector maatregelen dient te nemen om de geurhinder te verminderen, zover deze technisch en economisch haalbaar zijn. Ten gevolge van dit standpunt zijn in 1999 en 2000 geen nieuwe geurcontouren berekend en zijn derhalve ook geen inwonertellingen uitgevoerd.

Indicator 28a	Onderzoeken of de immissiemetingen vanwege luchtverontreiniging aanleiding geven tot optimaliseren van het in de MER's gebruikte prognosemodel
---------------	--

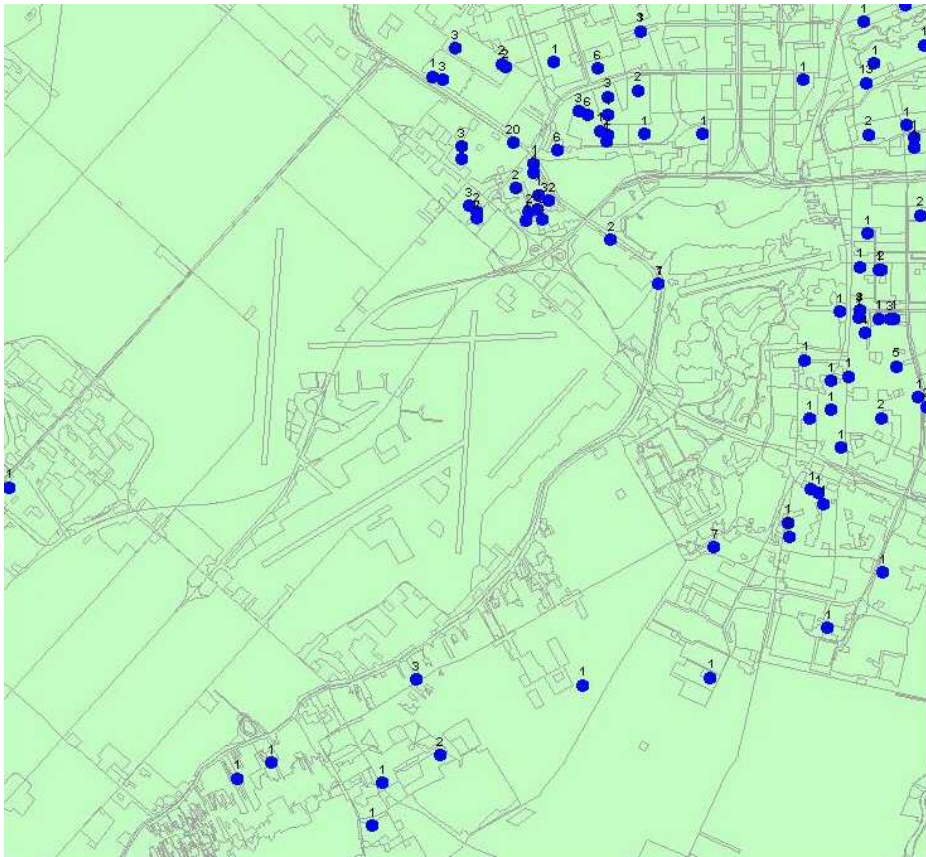
In het kader van het onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol en de bijdragen van te onderscheiden bronnen daaraan, zijn immissiemetingen uitgevoerd⁵⁰. De bevindingen van het onderzoek zijn in lijn met de conclusies uit de voor het IMER/UMER Schiphol door TNO-MEP verrichte studies en de Evaluatie Luchtkwaliteit in de regio Schiphol over de periode 1998 (den Boeft, 1999). De uitgevoerde immissiemetingen geven derhalve geen aanleiding tot optimalisatie van het prognosemodel.

Indicator 28b	Onderzoek naar dosis-effect relaties tussen de verschillende vliegfasen en de optredende geurhinder
---------------	---

TNO heeft concentraties van vluchtige koolwaterstoffen gemeten en onderzocht of er een verband bestaat tussen de gemeten koolwaterstoffen en de geurklachten uit de omgeving van de luchthaven⁵⁰. Hieruit blijkt echter dat geen relatie valt vast te stellen tussen het aantal geurklachten en de gemeten koolwaterstofconcentraties. Dit kan worden verklaard uit het feit dat het hierbij ging om een onderzoek waarbij een vergelijking werd onderzocht tussen het voorkomen van geurklachten en de *jaargemiddelde* koolwaterstofconcentraties. Geurklachten worden echter vaak veroorzaakt door *kortdurende* perioden met geuroverlast. Omdat er bij het onderzoek geen metingen zijn verricht over kortdurende perioden van specifieke geurcomponenten, kunnen op basis van deze metingen geen nadere uitspraken worden gedaan over de bijdrage van het vliegverkeer aan de geurbelasting in de omgeving.

Conclusie : Er is geen relatie gevonden tussen de geregistreerde geurklachten en de gemeten koolwaterstofconcentratie (tijdens de vliegfasen)

Hoewel dus geen dosis-effect relatie kan worden gevonden tussen de vliegfasen en de optredende geurhinder, is wel een overzicht te geven van de verspreiding van het aantal geurklachten in het jaar 2000⁵⁴. De verdeling van het aantal klachten is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 8 Verdeling van de geurklachten in 2000 over het studiegebied.

Uit figuur 8 blijkt dat de klachten met name afkomstig zijn uit de stedelijke gebieden ten noordoosten van Schiphol.

3.5 Bodem en water

Er zal worden nagegaan of het (lucht)verkeer rond Schiphol invloed heeft op de bodem- en waterkwaliteit.

Indicator 19	Uitvoering onderzoek naar het relatieve aandeel van Schiphol in de luchtverontreiniging door PAK
--------------	--

Ten opzichte van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 hebben met betrekking tot dit onderzoek geen nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden.

In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is gerapporteerd over metingen door het Hoogheemraadschap van Rijnland naar de waterkwaliteit van boezem- en polderwater in de Haarlemmermeerpolder⁵². Deze waterkwaliteitsmetingen zijn sindsdien niet meer voortgezet. Nieuwe gegevens zijn niet beschikbaar.

3.6 Gezondheidsaspecten

Als vervolg op de gezondheidskundige evaluatie voor de IMER Schiphol in 1993 (Fase I) voert het RIVM in opdracht van de ministeries van VROM, V&W en VWS verder onderzoek rond de luchthaven Schiphol uit naar de gezondheidseffecten van milieuverontreiniging gerelateerd aan vliegverkeer. Dit onderzoek naar de gezondheidseffecten vormt een onderdeel van het Evaluatie- en Monitoringsprogramma Schiphol en Omgeving.

Indicator 29	Beschrijving gezondheidstoestand (medicijngebruik en ziekenhuisopnames; hart, vaat- en luchtwegaandoeningen, geboortegewicht).
--------------	--

Het bij indicator 29 behorende eenmalige onderzoek is afgerond. In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is over dit onderzoek gerapporteerd.

Indicator 30	Relatie nachtelijk vlieggeluid, slaapverstoring en prestatie
--------------	--

Over dit onderzoek wordt in 2002 gerapporteerd.

Indicator 31	Ervaren omgevingskwaliteit (hinder), beleving gezondheidsrisico's door omwonenden luchthaven
--------------	--

Het bij indicator 31 behorende eenmalige onderzoek is afgerond. In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is over dit onderzoek gerapporteerd.

Indicator 32	Relatie geluid en prestatie (o.a. concentratiestoornissen) bij kinderen en volwassenen
--------------	--

Op dit punt wordt door het RIVM deelgenomen aan een onderzoeksprogramma van de Europese Unie, waarin in samenwerking met onder andere Engeland en Duitsland onderzoek gedaan wordt naar de relatie tussen wegverkeers- en luchtvaartgeluid en de prestatie van schoolkinderen. In het kader van dit Europese onderzoeksprogramma wordt ook rond de luchthaven Schiphol onderzoek uitgevoerd. De rapportage hierover wordt in 2004 verwacht.

Indicator 34	Ventilatie en kwaliteit binnenlucht geluidsgeïsoleerde woningen
--------------	---

De rapportage hierover is in 2000 verschenen. Uit het onderzoek kwam naar voren dat geluidsisolatie of verminderde ventilatie (zoals ervaren door de bewoners) wegens geluid van buiten niet zal leiden tot hogere concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de binnenlucht of in het huisstof.⁵³

Indicator 35	Geluidsmetingen in aanvulling op GMS in kader van onderzoek naar slaapverstoring
--------------	--

Dit onderzoek is gerelateerd aan het onderzoek dat in het kader van indicator 30 plaatsvindt. Er zal in 2002 worden gerapporteerd.

Indicator 36	Ontwikkeling en uitvoering monitoringssysteem
--------------	---

Er zal een systeem worden opgezet, ter monitoring van de belangrijkste aan de luchtvaart gerelateerde effecten rond de luchthaven Schiphol. De opzet van dit monitoringssysteem is afhankelijk van de resultaten van de lopende onderzoeken. De besluitvorming hierover bevindt zich in de afrondende fase.

Conclusie: Een groot deel van de gezondheidskundige onderzoeken is afgerond. Over slaapverstoring zal in 2002 worden gerapporteerd. Verder participeert het RIVM in Europees onderzoek op het gebied van wegverkeer- en vlieggeluid en prestatie

van schoolkinderen. De besluitvorming over het monitoringssysteem om de milieubelasting rond Schiphol en de mogelijk daarmee samenhangende gezondheidseffecten te blijven volgen bevindt zich in de afrondende fase.

4. Ruimtelijke inrichting

4.1 Algemeen

Het streven naar een duurzame ontwikkeling en een beheerste, gerichte groei van de luchthaven betekent ook dat de ruimtelijke kwaliteit dient te worden behouden en waar mogelijk te worden verbeterd.

In de PKB is, ter handhaving of realisatie van de ruimtelijke kwaliteit en ter verbetering van de milieukwaliteit, een vrijwaringszone geïntroduceerd. Middels het vrijwaringsbeleid wordt de ontwikkeling van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, in de directe omgeving van Schiphol tegengegaan.

Ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de bredere omgeving van de luchthaven wordt een grootschalige groenstructuur ontwikkeld.

4.2 Vrijwaringszone

Indicator 20a	Procedurele voortgang juridische vastlegging van de vrijwaringszone
---------------	---

De handhaving van de vrijwaringszone is in de PKB als volgt verwoord: 'Van de provincies en de gemeenten die gedeeltelijk of geheel binnen de vrijwaringszone liggen, wordt verwacht dat zij in hun ruimtelijke plannen en maatregelen uitvoering geven aan dit ruimtelijk beleid. Het rijk zal hierop toezien door middel van het instrumentarium van de Wet op de ruimtelijke ordening'.⁵⁴

De vrijwaringszone is in de partiële herziening van het Streekplan ANZKG voor Haarlemmermeer/Schiphol opgenomen. Op twee punten is er sprake van een verschil van inzicht tussen provincie en rijk: de begrenzing van de zone bij het bedrijventerrein Badhoevedorp-Zuid en de externe veiligheidszone. Op beide punten heeft de minister van VROM een aanwijzing op het streekplan gegeven. Tegen de aanwijzing lopen nog beroepen.

De Inspectie Ruimtelijke Ordening heeft in het verlengde van de Aanwijzing Luchtvaartterrein een inventarisatie gemaakt van de gemeenten die de geluidscontouren in hun bestemmingsplannen moeten opnemen. De Inspectie heeft de gemeenten tevens verzocht ook de vrijwaringszone daarbij te betrekken.

Uit een inventarisatie is gebleken dat alle betrokken gemeenten werken aan de aanpassing van bestemmingsplannen. Inmiddels zijn 15 aangepaste bestemmingsplannen goedgekeurd door GS⁵⁵.

Conclusie: een toenemend aantal bestemmingsplannen is dan wel wordt aangepast aan het in de PKB en ALT verwoorde beleid en de bijbehorende contouren.

4.3 Registratie van woningen

Indicator 20b	Registratie woningen of andere milieugevoelige bestemmingen binnen de milieuzones
---------------	---

Het monitoren van de omvang van de woningvoorraad die binnen de vastgestelde geluids- of veiligheidszones valt, heeft een driedelig doel :

- Monitoring van de beleidsuitspraak dat er binnen de zone van 35 Kosteneenheden niet meer dan 15.100 woningen (vierbanenstelsel), respectievelijk 10.000 woningen (vijfbanenstelsel) mogen staan;
- monitoring van de beleidsuitspraak dat het aantal ernstig geluidgehinderden niet mag toenemen;
- monitoring van de bestemmingsplannen binnen de vrijwaringszone.

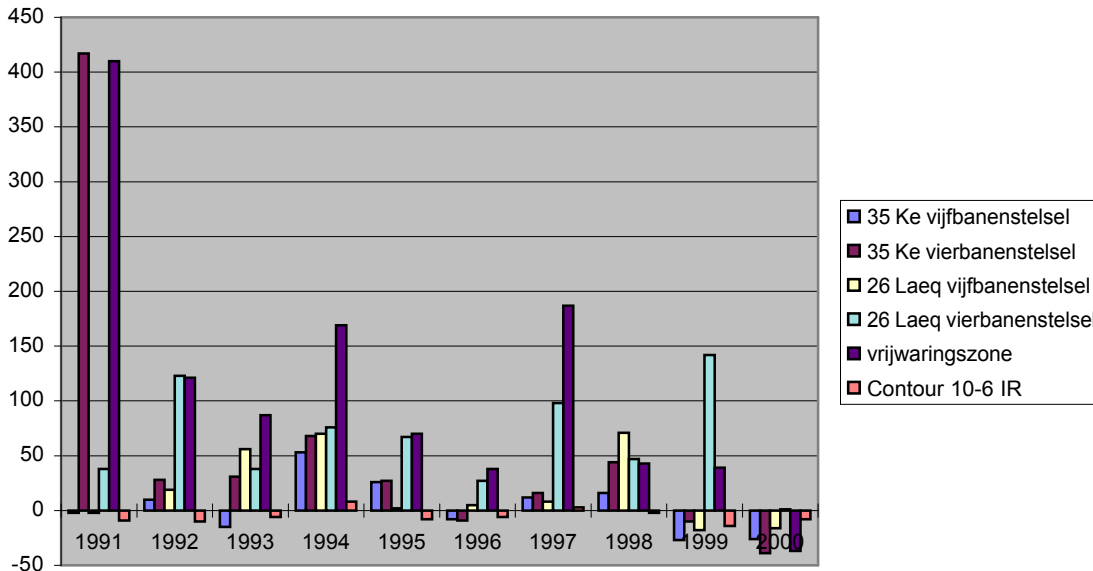
Het gaat om de aantallen woningen in de volgende zones/contouren:

- de 35 Ke-zone voor het vijfbanenstelsel;
- de 35 Ke-zone voor het vierbanenstelsel;
- de 26 dB(A) L_{Aeq} zone voor het vijfbanenstelsel;
- de 26 dB(A) L_{Aeq} zone voor het vierbanenstelsel;
- de vrijwaringszone van het vijfbanenstelsel;

- de contour individueel risico 10^{-6} .

De provincie Noord-Holland verzamelt vanaf 1991 van het hele studiegebied (ook van de andere provincies) de mutaties in het woningbestand. In de onderstaande grafiek en tabel zijn de resultaten tot en met 2000 opgenomen. In 2000 is echter geen veldonderzoek naar het woningbestand door de provincie gedaan. Daarom is voor het jaar 2000 gebruik gemaakt van de woningbestanden over 1999 en 2000 welke door de Meetkundige Dienst (MD) van Rijkswaterstaat zijn samengesteld. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het MD bestand een combinatie is van diverse bronbestanden die onderling verschillen in peildatum, schrijfwijze etc. Er dient bij de vergelijking van de veranderingen in het jaar 2000 t.o.v. het jaar 1999 dan ook enige voorzichtigheid betracht te worden.

Figuur 8: verandering van de woningvoorraad binnen de verschillende contouren/zones per jaar⁶⁶



Onderzocht zijn de veranderingen in de woningvoorraad binnen de hiervoor genoemde zones.

Tabel 9: Verandering woningvoorraad 1991-2000, cumulatief.⁵⁷

Zone/contour	Verandering (aantal woningen)
35 Ke-zone Vijfbanenstelsel	39
35 Ke-zone Vierbanenstelsel	573
26 dB(A) Laeq zone Vijfbanenstelsel	195
26 dB(A) Laeq zone Vierbanenstelsel	657
Vrijwaringszone (vijfbanenstelsel)	1127
Contour individueel risico 10-6	-52

Met betrekking tot de toename binnen de 35 Ke-zone van het vierbanenstelsel dient te worden opgemerkt dat deze vooral veroorzaakt is door de bouw van meer dan 400 woningen in Geuzeveld/Slotermeer in 1991.

Over de nieuwbouw van woningen binnen de 35 Ke-coutouren van het vier- en vijfbanenstelsel en binnen de vrijwaringszone dient het volgende te worden opgemerkt. De toename van het aantal woningen kan worden verklaard door ontwikkelingen die zijn ingezet voor 1995 (pijplijneffecten). Bovendien zijn in het PKB-vrijwaringsbeleid en in het BGGL ontheffingsbepalingen voor woningbouw opgenomen. Het beleid met betrekking tot de 26 dB(A) L_{Aeq} zones is primair gericht op de isolatie van de slaapkamers⁵⁸.

Conclusie: Er is sprake van een (dalende) toename van het aantal woningen binnen de 35 Ke-zones van de verschillende banenstelsels en binnen de vrijwaringszone. Beleid en regelgeving laten (beperkte) mogelijkheden tot woningbouw binnen de zones toe.

4.4 Risicobronnen

Het vestigen van nieuwe risicobronnen kan leiden tot significante verhoging van het risico voor omwonenden.

Indicator 21	Toets implementatie voorkomen nieuwe risicobronnen (opslagplaatsen en chemische installaties) en terughoudend vestigingsbeleid voor woningen en andere milieugevoelige bestemmingen binnen de vrijwaringszones en de veiligheidszones.
--------------	--

De vrijwaringszone met begeleidende tekst is in het streekplan opgenomen. Het vormt het provinciaal toetsingskader voor gemeentelijke bestemmingsplannen. Realisering van woningen en andere milieugevoelige bestemmingen wordt op deze wijze tegengehouden. Hoewel tegen het streekplan nog een beroep loopt, worden bestemmingsplannen hieraan getoetst.

Over de andere milieugevoelige bestemmingen valt nog het volgende op te merken. In de PKB wordt als uitgangspunt geformuleerd dat in de vrijwaringszone bedrijven en kantoren met veel werknemers per hectare in principe op afstand moeten worden gehouden. Dit beleid dient mede om de groei van het groepsrisico te beperken. In de praktijk is echter gebleken dat een dergelijk kwalitatief criterium niet werkbaar is als toetsingsinstrument. Het is dan ook niet als zodanig in het streekplan opgenomen.

In opdracht van de Rijksplanologische dienst is een eenmalige inventarisatie uitgevoerd naar de actuele stand van zaken met betrekking tot de aanwezige woningen en bedrijven, bedrijfsgerelateerde personendichtheden en vestigingsmogelijkheden binnen de vrijwarings- en veiligheidszones rondom Schiphol⁵⁹.

In dit verband is met name de stand van zaken in de veiligheidszone in enge zin van belang. Deze zone dient volgens de PKB uiteindelijk in 2015 bewoningvrij te zijn. Uit de boven vermelde inventarisatie (maart 2000) komt naar voren dat zich binnen de veiligheidszones in enge zin 39 woningen bevinden.

In de PKB is verder aangegeven dat bedrijven in de veiligheidszones kunnen worden gehandhaafd mits er sprake is van een 'gering aantal arbeidsplaatsen per hectare'. Binnen de veiligheidszones in enge zin bevinden zich 21 bedrijven. Van deze 21 bedrijven kennen twee bedrijven een relatief hoog aantal werknemers (meer dan 15 werknemers per bedrijf).^{xiii}

Uit de inventarisatie is verder gebleken dat zich in de gemeente Aalsmeer binnen de veiligheidszone in ruime zin één risicobron, in de vorm van een benzineopslag/tankstation, bevindt. Binnen de veiligheidszone in enge zin in Rozenburg bevindt zich één risicobron, namelijk een tankstation.

De binnen de vrijwaringszone gelegen risicobronnen bestaan vooral uit benzineopslag/tankstations.

In het kader van de inventarisatie zijn ook de toekomstige ontwikkelingen beschreven. Hieruit komt naar voren dat er binnen de vrijwaringszone 13 bedrijventerreinen, twee kantorenparken, een gemengd kantoren/bedrijvenpark en vijf woningbouwlocaties worden ontwikkeld. Enkele te ontwikkelen bedrijven- en kantorenlocaties zijn in de nabijheid van de veiligheidszone in ruime zin gesitueerd. De woningbouwlocaties bevinden zich aan de randen van de vrijwaringszone.

Conclusie: Het criterium 'gering aantal werknemers per hectare' is niet werkbaar als toetsingsinstrument.

Binnen de vrijwaringszone worden nieuwe bedrijventerreinen en woningbouwlocaties ontwikkeld. Er is echter geen sprake van toename van het aantal risicobronnen binnen de veiligheids- en vrijwaringszones.

4.5 Bufferzone

Indicator 22a	Voortgang van de uitbreiding van de bufferzone Amsterdam-Haarlem (Spaarnwoude) in zuidelijke richting met een deel van het gebied van de noordelijke Haarlemmermeer
---------------	---

De uitbreiding van de bufferzone Amsterdam - Haarlem in zuidelijke richting is gerealiseerd. De uitbreiding is in de PKB Actualisering Vinex vastgelegd.

^{xiii} Inmiddels is in de nieuwe Schipholwet geen nadere invulling gegeven aan de criteria van het al dan niet verwijderen van bedrijven binnen de beperkings- en veiligheidszones rond Schiphol. Verder beleidsinvulling op dit punt vindt plaats met de presentatie van groepsrisiconormering en – beleid door het ministerie van VROM in 2005.

Indicator 22b	Opname van de begrenzing in streekplan Provincie Noord-Holland
---------------	--

De bufferzone is opgenomen in het streekplan. Zoals ook onder punt 20a gememoreerd, is er nog verschil van inzicht over de begrenzing bij Badhoevedorp-Zuid. Hierover heeft de Minister VROM in het kader van het bezwaarschrift dat de provincie tegen de aanwijzing heeft ingediend een beslissing genomen. De Minister van VROM houdt vast aan de in de PKB aangegeven begrenzing van de bufferzone. In de Vijfde Nota RO is wel aangegeven dat de begrenzing van de bufferzone Amsterdam-Haarlem wordt aangepast voor de realisering van circa 500 hectare droge bedrijventerreinen. Dit betreft globaal het gebied aan de zuidkant van Zwanenburg en de driehoek A4/A5/A9, ten behoeve van bijvoorbeeld Schipholgebonden bedrijven, kennisintensieve bedrijven en combinatie-vestigingen van logistieke bedrijven/kantoren. Het vrijwaringsbeleid/beperkingenbeleid van Schiphol zal daarbij in acht worden genomen.

4.6 Mainport en Groen

In de PKB is aangegeven dat getracht wordt door inrichting van de ruimte bij te dragen aan de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van Schiphol. Dit gebeurt ondermeer door een goede landschappelijke inpassing van de luchthaven en de bijbehorende wegen, spoorlijnen en bedrijventerreinen en door de realisatie van groene en recreatieve structuren rond de luchthaven.

De realisatie van een samenhangende groenstructuur rond de luchthaven vindt plaats op grond van in het convenant mainport en groen vastgelegde afspraken. De betrokken partijen^{xiv} hebben zich via dit convenant geconformeerd aan het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, waarbij investeringsbedragen zijn toegezegd ter realisatie van de groenstructuren. De uitvoering van de in het Uitwerkingsplan Mainport en Groen beschreven projecten gebeurt deels onder verantwoordelijkheid van de convenantpartijen en deels onder verantwoordelijkheid van de Stichting Mainport en Groen. De stichting is met name verantwoordelijk voor het project 'Overgangsgebieden', waarvoor een vast bedrag van 111,3 miljoen gulden beschikbaar is gesteld, bestemd voor grondverwerving, inrichting en beheer⁶⁰.

Indicator 23	Uitvoering Uitwerkingsplan Mainport en Groen
--------------	--

Voor het project 'Overgangsgebieden' is, door de gestegen grondprijzen, een spanning ontstaan met de in het convenant vastgelegde financiering van het project. Dit vormde de aanleiding voor een analyse⁶¹ van hetgeen kan worden uitgevoerd op basis van het in het convenant vastgelegde bedrag. Op grond van dit vastgelegde bedrag wordt een basisinrichting gerealiseerd die in gebruik kan worden genomen door recreanten. De (eind)beheerder wordt in staat gesteld om, in overleg met de stichting, deze basisinrichting verder uit te bouwen, wanneer extra gelden ter beschikking komen. Door de gestegen grondprijzen heeft het bestuur van de stichting besloten het te verwerven areaal met 60 ha te verminderen tot 450 ha. Hiervan wordt 120 ha verworven door het ministerie van VROM in het kader van het bufferzonebeleid. De Stichting draagt zorg voor de inrichting van de totale 450 ha. Hiervan is circa 50 ha afhankelijk van de definitieve begrenzing van de bufferzone. Mocht deze begrenzing de aanleg van een bedrijventerrein niet mogelijk maken dan zal dit gebied een groene inrichting krijgen. Het inrichtingsbudget per hectare is teruggebracht naar fl. 60.000,-/ha (€ 27.227,-/ha).

Het project 'Overgangsgebieden' zoals beschreven in het convenant, valt uiteen in negen deelprojecten.

- 1 Groene Weelde Noord
- 2 Rottepolder Groen
- 3 Badhoeve Groen
- 4 Groene Flank Hoofddorp
- 5 Geniedijk en omgeving
- 6 De Bovenlanden
- 7 Hoofdvaart
- 8 Ringvaart Oost
- 9 Nieuwe Meer

Het Groene Carré

De (deel)projecten 1 t/m 4 vormen gezamenlijk het Groene Carré:

- Het Groene Carré Noord, dat bestaat uit Badhoeve Groen en een gedeelte van Rottepolder Groen.
- Het Groene Carré West, dat deels bestaat uit Rottepolder Groen en Groene Weelde Noord, en

^{xiv} De minister van V&W, de minister van VROM, de minister van LNV, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, de gemeente Amsterdam, de NV Luchthaven Schiphol en de Schiphol Area Development Company NV.

- Het Groene Carré Zuid, dat overeen komt met het project Groene Flank Hoofddorp.

Er is door een ontwerp bureau^{xv}, in opdracht van de Stichting Mainport en Groen, een visie op hoofdlijnen gemaakt. De ontwerper heeft gekozen voor een benadering die uitgaat van het inzetten van bouwstenen die, wanneer dat op een consequente manier gebeurt, uiteindelijk een nieuw landschap op zullen leveren. De belangrijkste bouwsteen voor het plan is de 'gekantelde kavel'. De overige bouwstenen van het plan zijn betonpaden, onverharde paden, asfaltvlakken, bruggen, lanen, bouwwerken, meubilair, beplanting en beheer.

Voor het Groene Carré dient circa 400 ha grond te worden verworven. Daarnaast is circa 50 ha mogelijk groen in te richten gebied afhankelijk van de definitieve begrenzing van de bufferzone.

Momenteel is door de Stichting en de Convenantpartijen circa 220 ha verworven. Niet alle gronden liggen op de juiste plaats. Via grondruil dienen de benodigde gronden op de juiste plaats beschikbaar te komen. Met name in het Groen Carré Noord is nog geen grond aangekocht. De komende tijd moet de aandacht daarom vooral uitgaan naar verwerving in of doorruiling ten behoeve van het Groene Carré Noord, opdat de groene rand om Schiphol gerealiseerd kan worden in/rond dezelfde tijd dat de Vijfde Baan aangelegd wordt.

Doordat in het Groene Carré Noord nog geen gronden zijn verworven, zijn er nog geen projecten in uitvoering.

In het Groene Carré West wordt het gebied tussen de Geniedijk en de Vijfhuizerweg momenteel ingericht ten behoeve van de Floriade 2002. De Stichting Mainport & Groen gaat uit van een groene (recreatieve) eindbestemming van het Floriadecomplex. De Stichting heeft een financiële bijdrage geleverd voor de te realiseren groene basisinrichting.

In de eerste fase van Groene Carré zuid wordt volgens het Hosper concept het Project Verlegde Vijfhuizertocht en Landbouwweg/fietspad uitgevoerd. Deze werken zijn planmatig verankerd in het Landinrichtingsplan API 5^e baan en A5 en zijn nodig om de aanleg van de Vijfde baan mogelijk te maken. De uit de Vijfhuizertocht vrijkomende grond wordt gebruikt voor de zogenaamde gekantelde kavels. Er wordt een fietsroute gerealiseerd van de IJweg tot de Rijnlanderweg. Vervolgens wordt het hele gebied ecologisch en recreatief ingericht. Voor de start van de aanleg van de vijfde baan, medio augustus 2000, is het vervangende deel van de Vijfhuizertocht gerealiseerd. Het gehele project is eind 2001 gereed. Door de aanleg van een landbouwweg tussen de IJweg en Rijnlanderweg is een oost-west verbinding gecreëerd, waardoor bestaande wegen zo min mogelijk worden belast met landbouwverkeer.

Overige projecten

Het definitief ontwerp voor de inrichting van de Geniedijk, het groen en de fietsbrug over de A4, zijn in juli 2000 door het bestuur van de Stichting Mainport & Groen goedgekeurd. De Dienst Landelijke Gebieden (ministerie LNV) coördineert de uitvoeringsfase. Het geheel moet vóór start van de Floriade in 2002 gereed zijn.

Er is een contract opgesteld met de stichting de Bovenlanden, waarin afspraken worden gemaakt over het beschikbaar stellen van bijdragen per project voor aankoop, inrichting, beheer op basis van een inhoudelijk toetsing. Deze toetsing wordt geregeld naar analogie van het Programma Beheer van het ministerie van LNV (subsidieregeling gericht op ontwikkeling van nieuwe natuur en op beheer van bestaande natuurgebieden).

Langs de Hoofdvaart was binnen het thema riant fietsen een 'te verbeteren hoofdverbinding voor fietsverkeer' voorzien. Er is echter voor gekozen het thema riant fietsen vooral te realiseren in het Groene Carré, alsmede in het gebied Nieuwe Meer-Oude Haagseweg

Langs de oostelijke ringvaart worden ecologische verbindingen met de projecten Bovenlanden en de Groene AS gerealiseerd. Op basis van een inrichtingsconvenant zal een bijdrage worden verstrekt voor de aanleg van een recreatieve fietszone t.b.v. de ecologische en recreatieve versterking van de Groene AS/Nieuwe Meer. In ecologisch opzicht dient deze zone een geheel te vormen met de aanleg van het Golfterrein door Schiphol.

Aanpassingsinrichting 5^e Baan en A5

De aanleg van de vijfde baan en de A5 hebben grote gevolgen voor de inrichting van het omliggende gebied. Om deze werken zo goed mogelijk in te passen, dienen er maatregelen getroffen te worden ter verzekering van een goede landschappelijke structuur, een goede agrarische structuur, waterbeheersing, ontsluiting van het omliggende gebied, opheffen van doorsnijdingen en andere barrières in het huidig grondgebruik (utilitair en recreatief), behoud/aanpassing van het onderliggende wegennet en het treffen van landschappelijke voorzieningen.

Het Landinrichtingsplan hiervoor is opgesteld. De uitvoering van dit (nog niet vastgestelde) Landinrichtingsplan is reeds ter hand genomen. In 1999 hebben aanpassingen aan de waterhuishouding en de bouw van het gemaal aan de IJtocht plaatsgevonden. In 1999 is gestart met de aanleg van de verlegde Vijfhuizertocht en de Landbouwweg/Fietspad. Daarnaast is gestart met boerderijverplaatsingen en kavelinrichtings- en aanvaardingswerken. Verder is gestart met het kavelinrichtingsplan 1^e fase (kavelruil).

^{xv} Bureau Alle Hosper.

Conclusie: Door gestegen grondprijzen zal het te verwerven en in te richten terrein kleiner worden dan oorspronkelijk is bedoeld. Op dit kleinere areaal zal een basisinrichting wordt gerealiseerd, waarvoor tenminste 55% van de benodigde gronden reeds is verworven. Inmiddels is gestart met de realisatie van de projecten.

5. Coördinatie en Procedures

5.1 Coördinatie

Ter realisatie van het in de PKB verwoorde beleid is het Uitvoeringsprogramma Schiphol en Omgeving (UPSO) vastgesteld, waarin concrete acties met bijbehorende tijdsplanning, verantwoordelijkheden en verplichtingen zijn vastgelegd. Deze acties worden op landelijk en regionaal niveau uitgevoerd.

Landelijke coördinatie

Voor de uitvoering van de PKB Schiphol is de minister van Verkeer en Waterstaat coördinerend minister. Het Ministerie van V & W (DGL) is beleidseindverantwoordelijke voor de "over all" voortgangs- en budgetbewaking van de rijksuitgaven in het kader van de PKB. Hier wordt verslag van gedaan in een jaarlijkse voortgangsrapportage, onder begeleiding van een zowel financieel als inhoudelijk gericht accountantsonderzoek. Deze coördinerende verantwoordelijkheid doet evenwel niets af van de uitvoeringsverantwoordelijkheden welke bij de verschillende uitvoerende instanties liggen (zoals Schiphol zelf, andere departementsdelen, provincie en gemeenten).

Regionale coördinatie

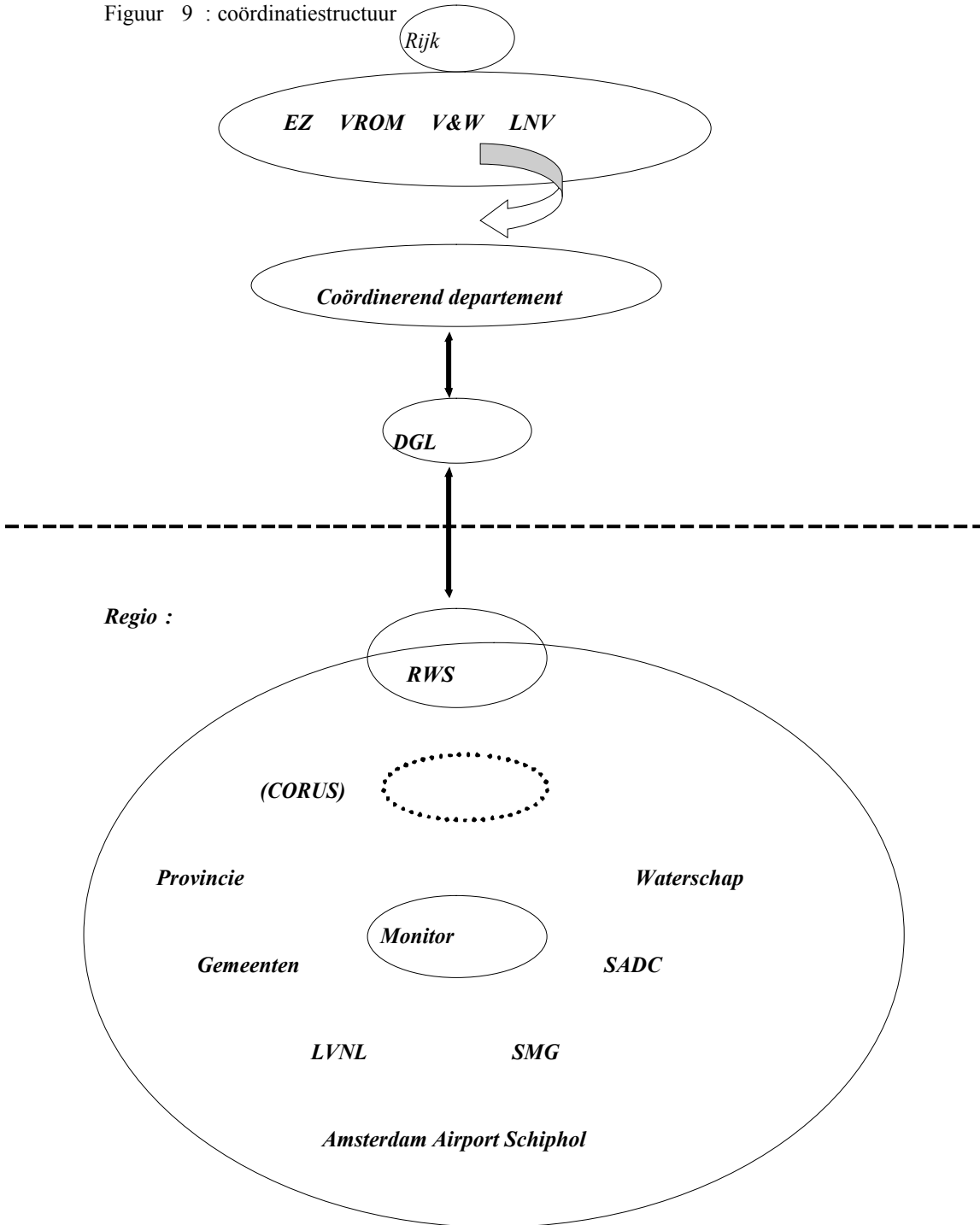
Voor de coördinatie en uitvoering van regionale taken is tussen de DGL (toen nog RLD) en Rijkswaterstaat een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin de overdracht van deze taken aan RWS is geregeld. De DGL blijft in deze echter wel de beleidseindverantwoordelijke instantie namens het Rijk.

Teneinde de verschillende uitvoeringswerkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, functioneerde in de periode 1998-2000 tijdens de piek van de werkzaamheden het regionale samenwerkingsverband CORUS (Coördinatie Regionale Uitvoering Schipholbesluiten)⁶². De uitvoering van de diverse deelprojecten is inmiddels zodanig gevorderd dat de noodzaak tot verdere afstemming op bestuurlijk/uitvoerend niveau is vervallen. Het samenwerkingsverband CORUS kent sinds juni 2000 dan ook een slapend bestaan. Op afroep van een van de CORUS-leden kan nader overleg plaatsvinden.

Op ambtelijk niveau vindt echter nog wel steeds maandelijks een monitoring/coördinatie overleg plaats over de voortgang van de verschillende projecten. Op bestuurlijk niveau van provincie en gemeenten functioneert daarnaast de zgn. bestuurlijke regiegroep Schiphol. Het Rijk is hierbij echter slechts waarnemer.

Conclusie: De regionale afstemming functioneert naar behoren.

Figuur 9 : coördinatiestructuur



5.2 Procedures 1995 - 2001

Vaststelling PKB en Aanwijzingen⁶³

Aanwijzingsbesluit en eerste beslissing op bezwaar

De PKB Schiphol is in december 1995 door de Tweede en Eerste Kamer vastgesteld. In april 1998 is de PKB onherroepelijk geworden. Parallel aan de PKB zijn de Aanwijzingsbesluiten Luchtvaartterrein Schiphol opgesteld. In oktober 1996 is het aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Schiphol vastgesteld. De aanwijzing betreft zowel de vaststelling van het luchtvaartterrein (inclusief de vijfde baan) als het gebruik van het vier- en het vijfbanenstelsel. Tegen de aanwijzing zijn ruim 5 000 bezwaarschriften ingediend. Naar aanleiding van de ingediende bezwaren is medio 1997 een beslissing genomen. Tegen de beslissing op bezwaar is beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In juli 1998 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak naar aanleiding van de 76 beroepschriften uitspraak gedaan, waarbij de beslissing op bezwaar is vernietigd. Het belangrijkste onderdeel van de uitspraak betrof het ontbreken in de aanwijzing van een regeling voor lokale luchtverontreiniging, geur en externe veiligheid overeenkomstig de PKB Schiphol en Omgeving. In de PKB zijn voor de periode na ingebruikneming van de vijfde baan met betrekking tot deze onderwerpen criteria opgenomen. Voorts achtte de afdeling de omvang van het luchtvaartterrein te groot. Bepaalde onderdelen behoorden – gelet op de functie ervan – naar het oordeel van de afdeling niet tot het aangewezen luchtvaartterrein.

Tweede beslissing op bezwaar

Medio 1999 is – met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak – opnieuw op de bezwaren beslist. Voor lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid is daarbij een regeling in de aanwijzing opgenomen. Gelet op het kabinetsvoornemen inzake het geurbeleid is voor geur geen regeling opgenomen. De omvang van het luchtvaartterrein is bij de beslissing op de bezwaren gewijzigd.

Naar aanleiding van de tweede beslissing op de bezwaren zijn 21 beroepschriften ingediend. In augustus 2000 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak uitspraak gedaan⁶⁴. De tweede beslissing op bezwaar is daarbij vernietigd met uitzondering van de omvang van het luchtvaartterrein. De begrenzing van het luchtvaartterrein is daarmee onherroepelijk geworden.

De regelingen voor lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid achtte de Afdeling in strijd met de PKB, evenals het ontbreken van een regeling voor geur.

Aanwijzingsbesluit S4S2 en (derde) beslissing op bezwaar

In juni 2000 is de aanwijzing van 1996 gewijzigd voor zover het betreft het vierbanenstelsel (S4S2). Met de wijziging zijn nieuwe Ke- en LAeq –geluidszones vastgesteld. Tegen het wijzigingsbesluit zijn ongeveer 185 bezwaarschriften ingediend. De beslissing op bezwaar naar aanleiding hiervan is in mei 2001 verschenen en gecombineerd met de (derde) beslissing op bezwaar met betrekking tot de aanwijzing van 1996, voor zover het bezwaren betreft die betrekking hebben op het vierbanenstelsel. Behandeling van deze gecombineerde beslissing op bezwaar vindt naar verwachting in april 2002 bij de Raad van State plaats.

Behandeling voorlopige voorzieningen

In september 2000 is door de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak een aantal verzoeken om voorlopige voorziening behandeld betreffende de wijziging van de aanwijzing. Het belangrijkste verzoek betrof het verzoek waarin is onder andere werd aangevoerd dat geen groei van luchtverkeer mag worden toegestaan omdat de PKB-criteria betreffende stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid ook van belang zijn voor de periode tot 2003. In oktober 2000 heeft de Voorzitter uitspraak gedaan, waarbij alle verzoeken zijn afgewezen.

Relatie met het vijfbanenstelsel

Zoals hiervoor aangegeven is de (derde) beslissing op bezwaar met betrekking tot de aanwijzing van 1996 gecombineerd met de beslissing op bezwaar met betrekking tot de wijziging van de aanwijzing voor S4S2. De heroverweging in het kader van de bezwaren betrekking hebbende op het vijfbanenstelsel verliest echter haar betekenis bij aanvaarding van de Schipholwet. In verband hiermee heeft de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak op 3 mei 2001 een tweetal uitspraken gedaan. In de kern komen de uitspraken van de voorzitter er op neer dat met betrekking tot het vier-banenstelsel binnen drie weken na de openbaarmaking van de uitspraak beslist moet worden op de bezwaren. Dat betreft dus de hierboven bedoelde combinatie van de beslissing op bezwaar inzake S4S2 en de (derde) beslissing op bezwaar inzake de aanwijzing van 1996.

De voorzitter acht het niet zinvol om (ook) met betrekking tot het vijf-Banenstelsel te bepalen dat binnen een korte termijn een beslissing op bezwaar wordt genomen, omdat «(...) deze beslissing «per definitie» voor vernietiging vatbaar zal zijn zolang de PKB niet is gewijzigd». De voorzitter verwijst daarbij naar de in de procedure naar voren gebrachte omstandigheden, zoals de omstandigheid dat voorstel van Schipholwet ter behandeling aan de Tweede Kamer is voorgelegd waarin een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidseisen is opgenomen. De voorzitter ziet aanleiding om de voorschriften van de aanwijzing van 1996 die betrekking hebben op het gebruik van het vijfbanenstelsel te schorsen. De inmiddels onherroepelijke onderdelen van de aanwijzing die betrekking hebben op de omvang van het luchthaventerrein en de ligging van het vijfbanen-stelsel worden niet geschorst.

Conclusie: Door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is het grootste deel van de Aanwijzing Luchtvaartterrein door de minister van V&W nog steeds niet onherroepelijk. Hiermee blijft een zeker juridisch risico voor de ingebruikname van de vijfde baan bestaan. Door de uitspraak van de Raad van State is wel de omvang van het luchtvaartterrein definitief vast komen te staan. Door de vaststelling van de nieuwe Schipholwet ontstaat in 2002 een nieuwe juridische titel voor de regulatie van het gebruik van de luchthaven Schiphol, waarmee de rechtspraak van het aanwijzingsbesluit wordt ingehaald.

Woonschepenregeling

In de veiligheids- en geluidszones (tot 40 Ke) rond Schiphol liggen circa 130 woonschepen. Aangezien het niet echt mogelijk is geluidsisolerende maatregelen bij woonschepen toe te passen, kunnen nadelige gevolgen alleen worden weggenomen door de woonschepen uit deze zones te verwijderen. Bij het opstellen van de PKB is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van deze woonschepen. Ook in het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) is geen regeling voor woonschepen getroffen. Volgens een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet er duidelijkheid worden geboden aan de bewoners over het te voeren (rijks-)beleid rond de woonschepen bij de in gebruik name van de vijfde baan. Inmiddels is de 'Beleidsregel verplaatsing en aankoop van woonschepen in verband met uitbreiding van Schiphol' vastgesteld (28 september 2000). Op grond van deze beleidsregel is aankoop of verplaatsing van woonschepen mogelijk. Door de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Amstelveen, wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, naar vervangende ligplaatsen voor de woonschepen gezocht. Hierbij zijn de gemeenten primair verantwoordelijk voor de realisatie van gelijkwaardige ligplaatsen.

Schadeschap luchthaven Schiphol

Ingevolge artikel 19 van de Gemeenschappelijke Regeling van het Schadeschap is de afhandeling van schadeclaims gedelegeerd aan een Besliscommissie. Op 14 januari 1999 is deze Besliscommissie ingesteld en de procedureverordening vastgesteld. Vanaf medio maart 2000 heeft de Besliscommissie zeven Adviescommissies benoemd en is begonnen met de daadwerkelijke behandeling van de ingediende schadeverzoeken. De Adviescommissies zijn vanaf begin april 2000 gestart onder andere met het beleggen van de hoorzittingen. Eind mei 2000 is het zogenaamde Basisdocument aan alle deskundigen toegestuurd. Dit document is een handreiking door de Adviescommissies. In dit document wordt uitgebreid ingegaan op de grondslagen voor schadevergoeding, op de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan wil men voor een eventuele aanspraak op schadevergoeding in aanmerking kunnen komen en op de schadeoorzaken als bedoeld in artikel 9 van de Gemeenschappelijke Regeling van het Schadeschap.

In de periode tot 31 december 2000 zijn er circa 110 claims in behandeling genomen. Door twee advocatenbureaus is te kennen gegeven dat zij ruim 300 claimanten vertegenwoordigen.

De Adviescommissies hebben inmiddels acht concept-adviezen en vier definitieve adviezen geproduceerd. De Besliscommissie heeft in de periode tot 31 december 2000 nog geen beslissingen omtrent schadevergoeding genomen.

6. Budgettaire verantwoording

6.1 *Algemeen*

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de bestedingen van het Rijk met betrekking tot de uitvoering van de PKB Schiphol. Dit is conform de opzet van de voortgangsrapportage zoals aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is medegedeeld.⁶⁵ Voor de structuur (nummering) van de projecten is aangesloten bij bijlage II van de PKB Schiphol.⁶⁶ Dit om de herkenbaarheid te vergroten en het volgen van de onderdelen van de PKB Schiphol over de reeks van voortgangsrapportages te vergemakkelijken. Een financieel overzicht inzake de PKB Schiphol is opgenomen in bijlagen 3A en 3B.

Ter toelichting op het in de bijlagen 3A en 3B opgenomen financiële overzicht het volgende.

Kolom 1 "Investerings conform PKB prijspeil 1995" geeft de in de oorspronkelijke PKB van 1995 voorziene investeringen, uitgedrukt op het prijspeil van 1995.

Kolom 2 "Indexeringen toegekend tot 31-12-00" vermeldt het totaal van de reëel toegekende indexeringen, voor zover deze te achterhalen waren. Deze nieuwe kolom dient om een onderscheid te kunnen maken tussen budgetoverschrijdingen die het gevolg zijn van meer algemene prijsstijgingen enerzijds, en anderzijds de andere wijzigingen. Andere wijzigingen zijn het gevolg van veranderde plannen en/of mee- en/of tegenvallers in de uitvoering van de PKB Schiphol.

Kolom 3 "Mutaties cumulatief tot 31-12-00" geeft het totaal van de budgetwijzigingen voorzover deze niet in kolom 2 zijn opgenomen.

Kolom 4 "Investerings per 31-12-00", geeft de stand van de investeringen zoals die blijkt uit de Rijksbegroting 2000, eventueel aangevuld met de voorjaarsnota 2000 of najaarsnota 2000.

Kolom 5 "Verplichtingenrealisatie" betreft alle tot en met 31-12-00 aangegane verplichtingen.

Kolom 6 "Uitgavenrealisatie" geeft het totaal van de uitgaven gedaan tot en met 31-12-00.

Kolom 7 "Raming aan te gane verplichtingen" is in deze voortgangsrapportage voor het eerst opgenomen. Deze bedragen geven een indicatie van wat er nog aan aan te gane verplichtingen te verwachten is. Idealiter is dat het verschil tussen kolom 4 en kolom 5.

De bedragen zijn uitgedrukt in miljoenen gulden (NLG). In bijlage 3-B zijn de bedragen omgerekend naar miljoenen Euro's (EUR).

6.2 *Weginfrastructuur (Onderliggende wegen)*

C.7 *Beech Avenue (voorheen: Rijkstreek - Fokkerweg)*

Het project is in de verkenningentabel van het MIT opgenomen. Het project wordt uitgevoerd in samenwerking met de SADC (een publiek-privaat samenwerkingsverband dat de vestiging van Schiphol gebonden bedrijvigheid stimuleert). In 2001 is gestart met de planprocedures. Voorzien worden dat in het 4e kwartaal van 2001 de onteigeningen beginnen, terwijl in kwartaal 2 van 2002 het werk wordt gegund. De uitvoering zal waarschijnlijk een half jaar vergen.⁶⁷

6.3 *Openbaar vervoer*

D.2 *HSL-Oost*

Hieronder vallen de voor de Voortgangsrapportage PKB Schiphol specifiek de projecten Utrecht-Arnhem (D.2.5.), en Arnhem-Duitsland (D.2.10.). Het tracé Arnhem-Velperbroek (D.2.9) valt niet meer onder het project HSL-Oost. De aangegane verplichtingen voor de HSL-Oost bedroegen eind 2000 NLG 71 miljoen. Hiervan is NLG 63 miljoen uitgegeven ten behoeve van de trajectnota-MER. Deze is uitgebracht in september 2000. Daaruit vloeide voort het voorlopig standpunt van de ministerraad af te zien van een nieuwe hoge snelheidslijn en te kiezen voor verbetering en verdere benutting van de bestaande spoorweg. Dit voorlopige standpunt is op 30 juni 2000 in de inspraak gebracht, die in februari 2001 is afgesloten. Het standpunt van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is inmiddels aan de kamer aangeboden.

Het behelst: afzien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn; nemen van inpassingsmaatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving naast de spoorlijn te beteren; handhaven van de huidige snelheid; beëindigen van de tracéwetprocedure; eventueel

nemen van maatregelen te verbetering van stedenbouwkundige structuren in woonkernen langs de spoorlijn. De wens is om de maatregelen voor 2008 te realiseren tegen de geschatte kosten van NLG 1000 mln.⁶⁸ Dit ligt aan de ondergrens van de in het MIT Projectenboek 2001 geschatte kosten voor het gehele tracé Utrecht-Amhem-Duitse grens van NLG 1000 à 4000 mln.⁶⁹

E.7 Bypass-west

In de PKB Schiphol was voor dit project (spoorlijn) een bedrag van NLG 515 mln voorzien. Aangezien momenteel geen concrete planning voor dit project is opgesteld, is het project als pm-post opgenomen.⁷⁰

F Stadsgebied O.V.

F.3 Zuidtangent fase 2 west oost.

Tot en met Voortgangsrapportage 1998 (die dus tot en met 1997 behandelt) was aanduiding Zuidtangent Schiphol O- Bijlmer/NS. De Zuidtangent fase 2 (West en Oost) staat in het MIT-verkenningprogramma. Onder fase 2 vallen de trajecten Haarlem-IJmuiden en Schiphol Oost-Bijlmer (Weesp). Het gaat dus om de tracédelen ten westen resp. ten oosten van het zgn. Kerntraject ZuidTangent (Haarlem/Schalkwijk-Schiphol Oost). Na accoord ondertekent de minister de subsidiebeschikking (dus vastgesteld 'gemaximeerd' bedrag); V&W in casu RWS-DNH betaalt de subsidie op basis van declaraties. In de PKB zijn de projectkosten oorspronkelijk geraamd op NLG 88 mln. Het project verkeert echter nog in een verkennend stadium zodat nog geen definitieve kostenindicatie bekend is. Voor dit project zijn per 31-12-2000 dan ook nog geen verplichtingen aangegaan. Uitvoering van het project wordt voorzien vanaf 2004.

F.4 Zt Schiphol ZO - Ronde Venen

Ten tijde van het opstellen van de PKB Schiphol was dit project bekend onder de naam 'zijtak Zuidtangent'. Feitelijk maakt de lijn geen deel uit van de Zuidtangent. De verbinding (een enkelbaans busbaan) wordt gefaseerd uitgevoerd. Het deel Uithoorn-Mijdrecht is al enkele jaren in gebruik (fase 1: Amstel-Mijdrecht); fase 2: brug Amstel; fase 3 (ex-station Uithoorn-Amstel). Het deel Aalsmeer-Uithoorn (fase 4) staat nu in het MIT als planstudie. Ook voor dat project is (na beschikking door de minister) V&W in casu RWS-DNH de financierende dienst, voor maximaal 95% van de subsidiabele kosten, waarbij het ijkpunt van de rijksbijdrage NLG 31 mln is. De start van de realisatie is voorzien in 2002.⁷¹

F.7 Noord-Zuidlijn

Het project Noord-Zuidlijn omvat in totaal het traject Purmerend – Amsterdam-Noord – Amsterdam-CS – Amsterdam-WTC – Schiphol. Het betreft hier een 2-sporige metroverbinding. De deeltrajecten Purmerend - Amsterdam-Noord en Amsterdam-WTC – Schiphol bevinden zich nog in een verkennend stadium. Het stuk Amsterdam-CS – Amsterdam-WTC, waarover hier verslag wordt gelegd, is onderdeel van het stuk Amsterdam-Noord – Amsterdam-WTC, dat door Verkeer en Waterstaat wordt beschouwd als één project.. Daarnaast wordt achter het CS een auto-onderdoorgang in de oost-westverbinding aangelegd. Aan de noordzijde van het CS komt een busstation. Het is niet meer mogelijk de uitgaven voor het deel Amsterdam-CS – Amsterdam-WTC te scheiden van die voor de Noord-Zuidlijn als geheel. Op 23 december 1999 is hiervoor een beschikking⁷² afgegeven ter hoogte van NLG 2454 mln. Dit bedrag is inclusief NLG 329 mln BTW.

In de eerste helft van 2000 zijn de gestelde mijlpalen vrijwel conform de planning gehaald. In de periode is ook de risico afkoop gedaan ter hoogte van NLG 187 mln. In het derde kwartaal is enige vertraging opgetreden en zijn de gestelde mijlpalen niet gehaald. Omdat er grote financiële overschrijdingen dreigen, heeft de gemeente inmiddels een alternatief plan van aanbesteding opgesteld. Het Rijk stelt daarbij nogmaals duidelijk dat met de afkoop van het risico eventuele extra claims door de gemeente niet zullen worden gehonoreerd.⁷³

6.4 Vijfde Baan

G - aanleg VWRW^{xvi}

Dit betreft de aanleg van een kunstwerk in de Verlengde Westrandweg (VWRW) waarvan de financiering inmiddels staat opgenomen binnen de totale begroting van VWRW en waarvan de uitvoering berust bij RWS, Directie Noord-Holland. Voor dit kunstwerk ten behoeve van de kruising tussen de VWRW en de taxibaan is op 30 juni 1999 een verdeling van de kosten

^{xvi} Over het projectonderdeel Verlengde Westrandweg (VWRW) wordt conform de brief aan de Tweede Kamer d.d. 9 oktober 1995 (DGRLD/PMMS/L 95.007606) met aanvullende memo d.d. 18 januari 1996 hier geen budgettaire verantwoording afgelegd. Wel is inmiddels de kostenverdeling tussen het Rijk en Schiphol bekend. Het houdt in dat de totale rijksbijdrage op NLG 600 mln uitkomt.

overeengekomen tussen het Rijk en Schiphol, waarbij door Schiphol 65% van de totale kosten worden bijgedragen. Het Rijksdeel bedraagt NLG 35 mln. De uitvoering is gestart in oktober 2000. Oplevering wordt voorzien per oktober 2002.⁷⁴

6.5 *Sanering geluidhinder*

H.2 Tweede fase

De totale kosten bedragen conform Bijlage II van de PKB Schiphol tussen NLG 395 mln en 430 mln. In de begroting van 2001 worden de totale kosten van dit project geraamd op NLG 516 mln.⁷⁵ Het Rijk financiert die tot een maximum van NLG 260 mln. Het rijk zorgt voor de voorfinanciering van de kosten van de tweede fase van het project sanering geluidshinder, voor zover deze kosten nog niet met de luchtvaartsector zijn verrekend. Verplicht is per 31-12-200 het bedrag van NLG 338 mln. Hiervan is NLG 110 mln tot betaling gekomen.^{xvii}

6.6 *Groenstructuur*

I.5 Overgangsgebieden

De Stichting Mainport en Groen heeft op grond van het beschikbare budget een plan voor de overgangsgebieden uitgewerkt. Het plan omvat 728 hectare groengebied. In 1996 is convenant afgesloten tussen het ministerie V&W, ministerie LNV, ministerie VROM, de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam, de N.V. Luchthaven Schiphol, en de Schiphol Area Development Company N.V. Hiermee is een bedrag gemoeid van NLG 94 mln, waarvan NLG 66 mln voor rekening van het Rijk komen.

In 2000 is veel aandacht besteed aan het actualiseren van het Convenant en het Uitvoeringsprogramma. De bedoeling is de werkzaamheden te concentreren op de realisering van het Groene Carré en deze versneld uit te voeren. Dat betekent dat afronding van het project in plaats van voor 2011, al voor 2006 wordt voorzien. Daarbij is de bijdrage van het Rijk aan het budget blijven staan op 66 miljoen. Hiervan was per 31-12-2000 NLG 25 mln gerealiseerd aan kasuitgaven. In 2000 zijn werkzaamheden gestart aan het Groene Carré Zuid in de vorm van recreatieve en ecologische verbindingen in het gebied langs de N201 vanaf het Haarlemmermeerse Bos tot aan de A4.^{xviii76}

I.7 Strategisch Groenproject Haarlemmermeer

Ten behoeve van de verwerving van 500 hectare, als onderdeel van de totale omvang van het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer van 1600 hectare is een bedrag van NLG 40 mln in de PKB Schiphol opgenomen. De ministeries VROM (NLG 15 mln), V&W (NLG 15 mln) en EZ (NLG 5 mln) hebben per 31-12-1997 hun deel betaald aan het Groenfonds LNV, de uitvoeringsorganisatie.

6.7 *Externe veiligheid*

Voor het amoveren van woningen rond Schiphol uit hoofde van externe veiligheid was een bedrag van NLG 7 mln in de PKB Schiphol opgenomen. Tot aan 31-12-2000 is dat bedrag verhoogd tot NLG 53 mln. Met het oog op de nieuwe normering in de aanpassing op de Wet Luchtvaart is gekozen voor een passief aankoopbeleid. In totaal zijn 6 woningen aangekocht ter amovering. Na de aanpassing zal de aankoop en amovering van woningen versneld worden uitgevoerd. Tot en met 31-12-2000 is NLG 5 mln verplicht en betaald.⁷⁷

6.8 *Overige informatie*

Schadeschap

Op grond van een gemeenschappelijke regeling is het Schadeschap Schiphol op 24 november 1998 van start gegaan. Het schadeschap is bedoeld om alle schadeclaims die voortvloeien uit de realisatie van werken die zijn opgenomen in de PKB Schiphol,

xvii De raming van de totale kosten van het project laat per september 2001 een dramatische stijging naar NLG 903 mln. zien.

in het kader van de schaderegeling voor belanghebbenden af te handelen. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van 7 onafhankelijke adviescommissies en van een onafhankelijke besliscommissie. De ambtelijke ondersteuning van het Schadeschap wordt geleverd door de regionale Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat. Deze overhead kostte tot 31-12-2000 NLG 2 mln. In 1999 zijn 15 schadeclaims behandeld; in 2000 geen, maar deze waren dan ook niet opgenomen in de raming. Er is tot 31-12-2000 geen uitbetaling gedaan. Per september 2001 was het totale aantal claims 1300. Het valt nog niet te zeggen welk gedeelte daarvan tot toekenning zal leiden. De betaling van de toegewezen claims wordt via afzonderlijke afspraken met de DGL/Ministerie van Financiën geregeld.⁷⁸

C.5 Kortsluiting N201 op A4/A5

Deze kortsluiting, een verbindingsweg tussen de Westrandweg en de A4, eventueel doorgetrokken naar de Bennebroekerweg in Hoofddorp, is vooralsnog opgenomen als planstudie in het MIT. Er wordt naar gestreefd de planvorming in 2001 af te ronden. De raming van het taakstellende budget bedraagt NLG 25 mln. Naar verwachting zal het tot 2003 voordat met uitvoering wordt begonnen. Oplevering wordt voorzien in 2006. Er is nog geen beslissing genomen omtrent de financiering van dit project. Dit project wordt derhalve pas opgenomen in de financiële bijlage als wordt besloten deze kortsluiting (gedeeltelijk of geheel) te laten financieren door het Rijk. De ROA is de verantwoordelijke voor dit project (MIT Projectenboek, Stand van zaken 2001: 181).

C.6 NVLS - Aanleg Verlengde Oude Haagseweg

Betreft aansluiting van de Oude Haagseweg op de binnenring van Schiphol, alsmede aanleg van een busbaan, een fietspad en een toegangsweg naar het golfterrein op hetzelfde tracé. Het onderzoek naar nut en noodzaak van de autoverbinding is afgerond voorjaar 1999. Er zijn nog geen besluiten genomen omtrent de financiering van het geheel. Het project wordt pas opgenomen in de financiële bijlage als tot gehele of gedeeltelijke financiering door het Rijk wordt besloten.

Bijlage 1 gebruikte afkortingen

5P	<i>vijfde start- en landingsbaan</i>
AAS	<i>Amsterdam Airport Schiphol</i>
ADECS	<i>Advanced DECision Systems</i>
AEA	<i>Association of European Airlines</i>
ALT	<i>Aanwijzing Luchthaventerrein</i>
AMER	<i>Aanvullend Milieu Effect Rapport</i>
ANZKG	<i>Amsterdam-Noordzeekanaal Gebied</i>
AO	<i>administratieve organisatie</i>
APU	<i>Auxiliary Power Unit (eigen stroomvoorziening aan boord van vliegtuigen)</i>
BG	<i>European liberalisation/balanced growth</i>
BGGL	<i>Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart</i>
CBS	<i>Centraal Bureau Statistiek</i>
CO	<i>koolmonoxide</i>
CO2	<i>kooldioxide</i>
CORUS	<i>Coördinatie Regionale Uitvoering Schipholbesluiten</i>
dB(A)	<i>decibel, gecorrigeerd voor het menselijk gehoor</i>
DGL	<i>Directoraat Generaal Luchtvaart</i>
DUBO	<i>Duurzaam Bouwen</i>
EMSO	<i>Evaluatie- en monitoringprogramma Schiphol en Omgeving</i>
ER	<i>European renaissance</i>
EU	<i>Europese Unie</i>
EZ	<i>Economische Zaken</i>
ft	<i>feet</i>
GES	<i>Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol</i>
GGR	<i>Gesommeerd Gewogen Risico</i>
GIS	<i>Geluidsisolatieprogramma</i>
GPU	<i>Ground Power Unit (aggregaat op de grond)</i>
GR	<i>groepsrisico</i>
HAFIR	<i>Regeling Grote Projecten</i>
HSL	<i>Hogesnelheidslijn</i>
HST	<i>Hogesnelheidstrein</i>
Hz	<i>Hertz (aantal trillingen per seconde)</i>
IATA	<i>International Air Transport Association</i>
IBV	<i>Integrale Beleidsvisie</i>
ICE	<i>Duitse hogesnelheidstrein</i>
IEE	<i>Inventarisatie Economische Effecten</i>
IMER	<i>Integraal Milieueffectrapportage Schiphol en omgeving</i>
IR	<i>Individueel risico</i>
KB	<i>Koninklijk Besluit</i>
Ke	<i>Kosteneenheid, eenheid van geluidsbelasting voor de grote luchtvaart</i>
KLM	<i>Koninklijke Luchtvaartmaatschappij</i>
LAeq	<i>equivalent geluidsniveau</i>
LML	<i>Landelijk Meetnet Luchtverontreiniging</i>
LNV	<i>Landbouw, Natuurbeheer en Visserij</i>
LTO	<i>Landing and Take Off</i>
LVNL	<i>Luchtverkeersleiding Nederland</i>
MER	<i>Milieueffectrapportage</i>
MILBOWA	<i>Milieunormen Bodem en Water (werkgroep van VROM en V&W voor vaststelling van actuele milieunormen voor bodem- en waterkwaliteit)</i>
MIT	<i>Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport</i>
MLS	<i>Meetnet Lucht kwaliteit Schiphol</i>
NLR	<i>Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium</i>
NO	<i>stikstofmonoxide</i>

NO ₂	<i>stikstofdioxide</i>
NS	<i>Nederlandse Spoorwegen</i>
NVLS NV	<i>Luchthaven Schiphol</i>
O-D	<i>Origin-Destination passagiers, dat wil zeggen passagiers die Schiphol als startpunt of eindbestemming hebben</i>
OLS	<i>Ondergronds Logistiek Systeem</i>
ONL	<i>Ontwikkeling Nationale Luchthaven</i>
OV	<i>Openbaar Vervoer</i>
PAK	<i>Polycyclische aromatische koolwaterstoffen</i>
PKB	<i>Planologische Kernbeslissing</i>
PMMS	<i>Project Mainport en Milieu Schiphol</i>
PPS	<i>Publiek Private Samenwerking</i>
RIVM	<i>Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu</i>
RLD	<i>Rijksluchtvaartdienst</i>
ROA	<i>Regionaal Orgaan Amsterdam</i>
RWS	<i>Rijkswaterstaat</i>
SADC	<i>Schiphol Area Development Company</i>
SBTL	<i>Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart</i>
SID	<i>Standard Instrument Departure</i>
SMG	<i>Stichting Mainport en Groen</i>
SO ₂	<i>zwaveldioxide</i>
STOWA	<i>Stuurgroep Wateraangelegenheden van Rijkswaterstaat</i>
TK	<i>Tweede Kamer</i>
TNLI	<i>Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur</i>
TNO	<i>Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek</i>
TNO-MEP	<i>Nederlandse organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek – milieu, Energie en Procesinnovatie</i>
TOMS	<i>Technisch Operationele Maatregelen Schiphol</i>
UMER	<i>Milieu-effectrapport S4S2 (Uitvoering Milieu-Effect Rapport)</i>
UPSO	<i>Uitvoeringsprogramma Schiphol en Omgeving</i>
V&W	<i>Verkeer en Waterstaat, ministerie van</i>
VOS	<i>Vluchtige Organische Stoffen</i>
VROM	<i>ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer</i>

Bijlage 2 Overzicht indicatoren

Overzicht indicatoren uit Evaluatieprogramma Schiphol (Aanwijzing luchtvaartterrein Schiphol, bijlage G)

In de PKB zijn evaluatie- of ijkmomenten opgenomen⁷⁹. Op deze momenten vindt evaluatie van het in de PKB opgenomen beleid plaats. De oplevering van de in bijlage G opgenomen onderzoeken is veelal aan deze ijkmomenten gekoppeld. Het eerstvolgende ijkmoment ligt in 2004.

Indicator	Onderwerp
1	Relatieve ontwikkeling luchthaven en luchtvaart.
2	- Het aantal passagiers en hoeveelheden vracht per jaar; - Het aantal vliegbewegingen per jaar en het aantal vliegbewegingen in het gemiddelde piek uur en 30 ^e piek uur.
3	Voortgang van de besluitvorming over de HSL en het verwachte aantal passagiers door substitutie naar HSL in 1999. <i>*In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is gerapporteerd over onderzoek naar substitutie naar de HSL.</i>
4	De voortgang van de vervolgprocedures voor de aanleg van de vijfde baan.
5	- Capaciteit van het luchtverkeersleidingssysteem, het stelsel van start en landingsbanen en het rijbanenstelsel; - Punctualiteit (aankomst- en vertrek-vertraging).
6	Aantal opstelplaatsen en minimum connecting times.
7a	Het nagaan of de 40%-doelstelling voor transport per openbaar vervoer door het nemen van (infrastructurele) maatregelen wordt gehaald.
7b	De procedurele voortgang en de aanleg c.q. aanpassing van een aantal traject.
8	Procedurele voortgang van de ontwikkeling van de Schipholgebonden bedrijventerreinen in de Schipholzone.
9	Toets uitgiftetempo en hantering toelatingscriteria Schipholgebonden bedrijvigheid.
10	Ontwikkeling directe en indirecte werkgelegenheid ten gevolge van Schiphol in aantallen arbeidsplaatsen.
11	-Aantal mensen dat hinder c.q. Ernstige hinder ondervindt; -Aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt.
12	Voortgang woning- en slaapkamerisolatie.
13	Het uitvoeren van kwantitatieve risicoanalyses ten aanzien van individuele risicocontouren en groepsrisico voor het peiljaar 1990, het onderhavige jaar en toetsjaar 2015. Op basis hiervan evalueren van ontwikkelingen in het aantal woningen en bewonersaantallen in relevante IR-contouren en het groepsrisico. <i>*Uitvoering van analyses in vijfjaarlijkse perioden plaats. Rapportage vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten.</i>
14	Het (her)berekenen van het gesommeerd gewogen risico binnen de externe veiligheidszone in ruime zin en binnen het toetsgebied externe veiligheid, wat overeenkomt met de 10 ⁻⁶ contour individueel risico voor het peiljaar 1990 en het toetsjaar 2015 en op basis hiervan het aantal woningen bezien dat binnen de veiligheidszone in engere zin aan de woonbestemming wordt onttrokken. Het opnieuw vaststellen van de, als gevolg van de (her)berekening t.b.v. stand-still mogelijk gewijzigde, veiligheidszones in engere zin. <i>*Uitvoering van analyses in vijfjaarlijkse perioden plaats. Rapportage vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten.</i>
15	Een kwantitatief veiligheidsonderzoek naar het luchtverkeer op en rond de luchthaven.
16	Parameters voor (lokale) luchtverontreiniging: NO ₂ , SO ₂ , CO, zwarte rook, fijn stof, PAK en VOS en geur in woongebieden berekenen.
17	Aantal inwoners binnen het 98 en 99,5 percentiel van 1 Ge/m ³ . <i>*Naar de mate van geurbelasting van het gebied rond de luchthaven wordt onderzoek gedaan op de in de PKB genoemde ijkmomenten. Sinds EMSO-voortgangsrapportage 1999 zijn in dit verband geen nieuwe gegevens verzameld.</i>
18	Uitvoering van de volgende luchthavengebonden maatregelen die in het Beheersplan Schiphol zijn opgenomen: - vaste leidingen voor 400 Hz en preco-air; - schonere brandstof en motoren van afhandelingsvoertuigen/mobiele tankvoorzieningen; - beperken reverse thrust.
19	Uitvoering onderzoek naar het relatieve aandeel van Schiphol in de luchtverontreiniging door PAK.
20a	Procedurele voortgang juridische vastlegging van de vrijwaringszone.
20b	Registratie woningen of andere milieugevoelige bestemmingen binnen de milieuzones.
21	Toets implementatie voorkomen nieuwe risicobronnen (opslagplaatsen en chemische installaties) en terughoudend vestigingsbeleid voor woningen en andere milieugevoelige bestemmingen binnen de vrijwaringszones en de

- veiligheidszones.
- 22a Voortgang van de uitbreiding van de bufferzone Amsterdam-Haarlem (Spaarnwoude) in zuidelijke richting met een deel van het gebied van de noordelijke Haarlemmermeer.
- 22b Opname van de begrenzing in streekplan Provincie Noord-Holland.
- 23 Uitvoering Uitwerkingsplan Mainport en Groen.
- 24 Het verder ontwikkelen van de rekenmodellen en het ontwikkelen van een causaal model voor de kwantitatieve risicoanalyse.
- 25 Beschrijven van hinder en/of slaapverstoring door Ke respectievelijk L_{Aeq} .
**Rapportage over dit onderzoek vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten. Ten opzichte van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 hebben zich met betrekking tot dit onderwerp geen nieuwe ontwikkelingen voorgedaan.*
- 26 Onderzoek naar de correlatie tussen gemeten geluidsniveaus (Ke en dB(A)) en berekende geluidsniveaus.
**In 1997 heeft het NLR het eindrapport 'Vergelijking van berekende en gemeten geluidsniveaus' opgeleverd, over dit eenmalige onderzoek is in de EMSO-voortgangsrapportage 1999 gerapporteerd.*
- 27 Onderzoek naar methode om cumulatie van luchtvaartlawaai en andere geluidsbronnen (verkeerslawaai en industriellawaai) te berekenen.
**Rapportage over dit onderzoek vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten. Ten opzichte van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 hebben met betrekking tot deze indicator geen nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden.*
- 28a Onderzoek naar dosis-effect-relaties tussen de verschillende vliegfasen (starten, taxiën, tanken en onbelast draaien) en de optredende geurhinder.
**Rapportage over dit onderzoek vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten. In de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is over dit onderzoek gerapporteerd. Sindsdien hebben zich met betrekking tot dit onderwerp geen nieuwe ontwikkelingen voorgedaan.*
- 28b Onderzoeken of de immisiemetingen vanwege luchtverontreiniging aanleiding geven tot optimaliseren van het in de MER-en gebruikt prognosemodel.
**Rapportage over dit onderzoek vindt plaats op de in de PKB genoemde ijkmomenten. Sinds de EMSO-voortgangsrapportage 1999 hebben met betrekking tot dit onderzoek geen nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden.*
- 29 Beschrijving gezondheidstoestand (medicijngebruik en ziekenhuisopnames; hart, vaat- en luchtwegaandoeningen, geboortegewicht).
**Dit onderzoek is afgerond. In het kader van het GES heeft rapportage plaats gevonden. De rapportage over dit eenmalige onderzoek is als onderdeel van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 naar de Kamer gestuurd.*
- 30 Relatie nachtelijk vlieggeluid, slaapverstoring en prestatie
- 31 Ervaring omgevingskwaliteit (hinder), beleving gezondheidsrisico's door omwonenden luchthaven.
**Dit eenmalige onderzoek is afgerond. In 1998 is een rapport verschenen. In het kader van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 is hier over gerapporteerd.*
- 32 Relatie geluid en prestatie (o.a. concentratiestoornissen) bij kinderen en volwassenen
- 33 Metingen PAK/fijn stof in kader van onderzoek naar luchtwegaandoeningen bij kinderen.
**Dit eenmalige onderzoek is afgerond. Over het onderzoek is in het kader van de EMSO-voortgangsrapportage 1999 gerapporteerd.*
- 34 Ventilatie en kwaliteit binnenlucht geluidsgeïsoleerde woningen
- 35 Geluidsmetingen in aanvulling op GMS in kader van onderzoek naar slaapverstoring
- 36 Ontwikkeling en uitvoering monitoringssysteem

Bijlage 3-A Financieel overzicht in NLG

Financieel overzicht van de begroting en de realisatie van de PKB Schiphol lopende tot het einde kasjaar 2000 (31-12-2000).

Bedragen x NLG mln.

code	Omschrijving	Investeringen conform PKB prijspeil 1995	Indexering toegekend tot 31-12-00	Mutaties cumulatief tot 31-12-00 ^{xxix}	Investeringen per 31-12-00	Verplichtingen realisatie	Uitgaven realisatie	Raming aan te gane verplichtingen	Kostendra-ger
C	Onderliggende wegen								
C.7	Beech Avenue (vh Rijkkerstreek-Fokkerweg)	4	0	0	4 ^{xx}	0	0	p.m.	V&W
D	HSL								
D.2	HSL Oost								V&W
D.2.9	Arnhem Velperbroek	195	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	V&W
D.2.5	Utrecht-Arnhem	1835							V&W
D.2.10	Arnhem-Duitsland	300							V&W
	Totaal Utrecht-Duitsland	2135	p.m.	1865	1.000-4000 ^{xxi}	71	63	p.m.	V&W
E	Spoorlijnen								
E.7	Bypass West	515	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
F	Stadsgewestelijk O.V. Zuid-tangent (Zt.)								
F.3	Zt. Fase 2 (West en Oost)	88	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
F.4	Zt. Schiphol ZO-Ronde Venen	129	0	-90	39	8	7	31	V&W
F.7	Noord-Zuidlijn								
	Amsterdam Noord-WTC ^{xxii}	925	0	1587	2.512 ^{xxiii}	2512	347	0	VROM, V&W
	WTC-Schiphol	400	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
G	Vijfde baan								
	VWRW	231	5	-201 ^{xxiv}	35	35	11	24	Aandeel V&W

^{xxix} In afwijking van de Voortgangsrapportage PKB Schiphol 1999 zijn een aantal negatieve mutaties die niet definitief zijn gebleken, hier opgevoerd als p.m. post.

^{xx} In 2001 is gestart met de planprocedures.

^{xxi} Ministerie van Verkeer en Waterstaat. MIT Projectenboek, Stand van Zaken 2001: p. 49.

Standpunt over de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens (HSL-Oost), van de minister van verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM van 15 juni 2001, kiest voor maatregelen voor benutting en kwaliteit leefomgeving met een totaal van NLG 1000 mln. Bij eventuele keuze voor het verhogen van de snelheid op de bestaande spoorlijn komt daar nog NLG 1500 mln bij (Standpunt, p. 9-10).

^{xxii} Dit traject wijkt af van de in de oorspronkelijke PKB Schiphol opgenomen lijn Amsterdam-CS - WTC.

^{xxiii} In dit bedrag is meegenomen NLG 329 mln aan BTW^o. Dit bedrag wordt separaat gedurende de realisatie van het project aan de begroting toegevoegd.

^{xxiv} Deze vermindering is het gevolg van een wijziging van het doel van deze reservering, een scope wijziging. Oorspronkelijk werden onder dit onderdeel opgegeven de kosten van de aanpassing van de Verlengde Westrandweg (VWRW) (zie Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving Deel 3: Nota van Toelichting, 17 februari 1995: p.111). Later werd dit omgezet in een reservering voor kunstwerk 502 in de VWRW, waarbij Schiphol 65% van de totale kosten draagt. Het hier gegeven cijfer betreft de totale uitgaven ten behoeve van KW 502 minus de inkomsten

H	Sanering geluidshinder								
H.2	Tweede fase	395-430 ⁸⁰	0	86	516	338	110	p.m. ^{xxv}	Schiphol, voorfinanciering Rijk
I	Groenstructuur								
I.5	Overgangsgebieden	66	0	0	66	66	25	41	Rijk 46.8; V&W 18.7
I.7	Strategisch Groenproject Haarlemmermeer	35	0	0	35	35	35	0	V&W, VROM en EZ
L	Externe veiligheid	7		46	53	5	5	p.m. ^{xxvi}	V&W

verkregen van de Airport Authority Schiphol.

^{xxv} De laatste raming (september 2001) van de totale kosten van de geluidssanering komt uit op NLG 903 mln. Per 31-12-2000 was geen goede raming beschikbaar.

^{xxvi} De effecten die de nieuwe Wet Luchtvaart op de aan te gane verplichtingen kan hebben, zijn nog niet bekend.

Bijlage 3-B Financieel overzicht in Euro

Financieel overzicht van de begroting en de realisatie van de PKB Schiphol lopende tot het einde kasjaar 2000 (31-12-2000).

Bedragen x EUR mln.

code	Omschrijving	Investerings conform PKB prijspeil 1995	Indexering toegekend tot 31-12-00	Mutaties cumulatief tot 31-12-00	Investeringen per 31-12-00	Verplichtingen realisatie	Uitgaven realisatie	Raming aan te gane verplichtingen	Kosten-drager
C	Onderliggende wegen								
C.7	Beech Avenue (vh Rijkstreek-Fokkerweg)	2	0	0	2	0	0	p.m.	V&W
D	HSL								
D.2	HSL Oost								V&W
D.2.9	Arnhem Velperbroek	88	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	V&W
D.2.5	Utrecht-Arnhem	833							V&W
D.2.10	Arnhem-Duitsland	136							V&W
	Totaal Utrecht-Duitsland	969	p.m.	846	454-1815	32	29	p.m.	V&W
E	Spoorlijnen								
E.7	Bypass West	234	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
F	Stadsgewestelijk O.V. Zuid-tangent (Zt.)								
F.3	Zt. Fase 2 (West en Oost)	40	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
F.4	Zt. Schiphol ZO-Ronde Venen	58	0	-41	17	3	3	14	V&W
F.7	Noord-Zuidlijn								
	Amsterdam Noord-WTC	420	0	720	1140	1140	157	0	V&W
	WTC-Schiphol	182	p.m.	p.m.	p.m.	0	0	p.m.	V&W
G	Vijfde baan								
	VWRW	105	2	-91	16	16	5	11	Aandeel V&W
H	Sanering geluidshinder								
H.2	Tweede fase	179-195	0	39	234	154	50	p.m.	Schiphol, voorfinanciering Rijk
I	Groenstructuur								
I.5	Overgangsgebieden	30	0	0	30	30	11	19	Rijk 46.8; V&W 18.7
I.7	Strategisch Groenproject Haarlemmermeer	16	0	0	16	16	16	0	V&W
L	Externe veiligheid	3		21	24	2	2	p.m.	V&W

Bijlage 4 Tijdsbalk van de planning van de aanleg van de vijfde baan (5P) en daarmee verbonden werkzaamheden

- PKB Schiphol ————vaststelling'95 ————behandeling Raad van State '98
- Aanwijzing Schiphol besluit'96 ————bezwaar & beroepsprocedure —RvS april 2002 —————
- Aanleg Vijfde Baan startaanleg sept''00 oplevering eind '02 cat3 eind '03

- Partiële herziening streekplan A'dam-Noorzeekanaal vaststelling'95 behandeling Raad van State '02

- Bestemmingsplan vijfde baan concept'96 vaststelling '99

- Projectwet indiening'95 goedkeuring Staten-Generaal'99

- GIS II overeenkomst AAS'97 overname RWS '00 restafronding'04

- 5P-gerelateerde projecten :
 - startuitvoering'98 afronding 5p woningen '03
 - N22 start '99 afronding '03

 - KW502 start '00 afronding '02

 - Vijfhuizenertocht start'99 afronding '01

 - Landbouwweg realisatie '00
 - Sanering vuilstort Vijfhuizerweg realisatie '00

 - Verleggen gas/olietransportleidingen start '99 afronding '00

 - Gemaal IJtocht start '99 afronding '00

 - Aanpassen/regeling Joodse begraafplaats start '99 afronding '00

 - Aanpassen/regeling Algemene begraafplaats start '99 afronding '00

 - Fietspad 5P realisatie '00
 - Zuidelijke taxibaan start '01 afronding '02

 - Aanpassingen Buitenveldertbaan + CAT 2/3 opbouw start '02 afronding '03

 - Aanpassingen Zwanenburgbaan (2 fasen) start '02 afronding '03

 - Amovering woningen/boten in EV-zones start '00 afronding '08

 - Aankoop/verplaatsing woonschepen geluidszones start '00 afronding '05

Bijlage 5 Literatuurverwijzingen

- ¹ Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, 5 februari 2001, TK 2000-2001, 27603, nrs. 1-2.
- ² 27 603 Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, Artikel IX en Artikel XII.
- ³ 27 603 Wijziging van de Wet Luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, Artikel VI.
- ⁴ *Evaluatie Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving, voortgangsrapportage 1999*. Voortaan EMSO-voortgangsrapportage 1999.
- ⁵ Aanwijzing ex artikel 27 jo. artikel 24 Luchtvaartwet van het luchtvaartterrein Schiphol, 31 oktober 1996
- ⁶ Brief met kenmerk DGRLD/PMMS/L 95.7606 aan de Vaste Kamercommissie voor Verkeer & Waterstaat alsmede de kamerstukken II,1994/95,23 552,nr.9, pagina 92-116.
- ⁷ Gegevens afkomstig uit EMSO-voortgangsrapportage 1999, en AEA, Statistical Appendices to Yearbook, Schiphol, 1999; idem 2000.
- ⁸ Gegevens afkomstig uit Amsterdam Airport Schiphol, . *Statistical Annual Review 2000*.
- ⁹ NEI: Evaluatie Economische Effecten Schiphol 1999.
- ¹⁰ *Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving* deel 4, p. 9. Voortaan PKB.
- ¹¹ Gegevens afkomstig uit Amsterdam Airport Schiphol, . *Statistical Annual Review 1999 en- idem 2000*
- ¹² *Evaluatie Planologische Kernbeslissing Schiphol & Omgeving, Voortgangsrapportage 1999*, RLD, 2000
- ¹³ PKB deel 4, hoofdstuk 2, p. 7
- ¹⁴ Gegevens t/m 1998 afkomstig uit EMSO-voortgangsrapportage 1999, bron 1999 en 2000: Statistical Annual review 2000, Amsterdam Airport Schiphol.
- ¹⁵ PKB deel 3, p. 46
- ¹⁶ PKB, deel 4, hoofdstuk 2, p. 7
- ¹⁷ Bureau voor Economische Argumentatie; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Mainport & Milieu Schiphol (PMMS). 1993. Inventarisatie Economische Effecten: Eindrapport, 1993, bijlage 5.
- ¹⁸ Gegevens t/m 1998 afkomstig uit EMSO-voortgangsrapportage; Gegevens 1999, 2000 afkomstig uit Amsterdam Airport Schiphol, . *Statistical Annual Review 1999 en- idem 2000*.
- ¹⁹ Gegevens t/m 1998 afkomstig EMSO-voortgangsrapportage 1999, bron 1999 en 2000: Schiphol, bron 2015: IEE 1993, bijlage 5
- ²⁰ Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, 2001. Monitoringgroep 5P Voortgangsrapportage nr. 16, pag. 8, d.d. 17 oktober 2001.
- ²¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijksluchtvaartdienst, draaiboek vergunningverlening 5P onder werking van de Projectwet, 29 januari 1999.
- ²² Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. Monitoringgroep 5P Voortgangsrapportages nrs. 5 – 11, 1999-2000.
- ²³ Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. Monitoringgroep 5P Voortgangsrapportage nr. 14 ,pag.14, 26 januari 2001.
- ²⁴ Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, 2001. Monitoringgroep 5P Voortgangsrapportage nr. 16, pag. 8, d.d. 17 oktober 2001.
- ²⁵ Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, 2001. Monitoringgroep 5P Voortgangsrapportage nr. 16, pag. 11, d.d. 17 oktober 2001.
- ²⁶ *Hogesnelheidslijn-Zuid voortgangsrapportage 7*; verslagperiode 1 okt. 1999-1 juli 2000
- ²⁷ PKB deel 4, p.33
- ²⁸ Continu Onderzoek Schiphol
- ²⁹ Verboeket Advies, 31 maart 1999/ 28 augustus 2001. Mobiliteitsonderzoek 1998 en idem 2000,Schiphol..
- ³⁰ *Airport Authority Schiphol. Statistical Annual Review 2000*.
- ³¹ NEI: *Evaluatie Economische Effecten Schiphol 1999*.
- ³² afkomstig EMSO-voortgangsrapportage 1999 en Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving, Nota van toelichting, Teede Kamer vergadejaar 1994-1995, 23552,nr.9.
- ³³ Rijkswaterstaat Meetkundige Dienst, Woningbestand 2000, gepubliceerd in 2001.
- ³⁴ Commissie Geluidshinder Schiphol. *Jaarverslag 1999*, Haarlem, juli 2000
- ³⁵ Commissie Geluidshinder Schiphol. *Jaarverslag 2000*, Haarlem, juni 2001
- ³⁶ Zie de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, 6 februari 1997, Strt. 47.
- ³⁷ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Luchtvaart. 2002. *Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' Hoofdrapport*. Idem. *Luchthavenindelingbesluit 'Schiphol 2003'. Ontwerp*. Idem. *Luchthavenverkeerbesluit Schiphol'2003'. Ontwerp*.
- ³⁸ Milieueffectrapport 'Schiphol 2003', Hoofdrapport, Directoraat Generaal Luchtvaart, januari 2002
- ³⁹ DuPont Safety Resources, Kwalitatief Veiligheidsonderzoek Schiphol en Omgeving, 19 november 1999
- ⁴⁰ Pikaar A.J. cs , An enhanced method for the calculation of third party risk around large airports, NLR-CR-2000-147
- ⁴¹ Kerke, B.S. van, Loo, M. van het, & Khan, J.P., 2000. *Bestuurlijke en maatschappelijke haalbaarheid van een causaal model van het externe risico van de luchtvaart*. RAND Europe, RE/200.01, februari 2000

- ⁴² Roelen et al. 2000. *Feasibility of the development of a causal model for the assessment of third party risk around airports*, NLR-CR-2000-189-PT-1,2,3 (3 delen), april 2000.
- ⁴³ Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat, 11 juli 1997. Tweede kamer de Staten-Generaal, vergaderjaar 1996-1997, 23 552, nr. 74.
- ⁴⁴ Drs. Ing. D. de Jonge, Provincie Noord-Holland, afdeling Onderzoek. april 2000. *Datarapport Luchtkwaliteit Haarlemmermeer, Resultaten 1999*.
- ⁴⁵ Provincie Noord-Holland. Afdeling Onderzoek, Drs. Ing. D. de Jonge. *Datarapport Luchtkwaliteit Haarlemmermeer. Resultaten 2000*. pp. 10-11.
- ⁴⁶ Drs. Ing. D. de Jonge, Provincie Noord-Holland, afdeling Onderzoek. april 2000, pag. 9. *Datarapport Luchtkwaliteit Haarlemmermeer, Resultaten 1999*.
- ⁴⁷ Provincie Noord-Holland, afdeling onderzoek, juni 2001, Milieukwaliteit in Noord-Holland 2000.
- ⁴⁸ Thijssen, Th.R. en M. van Loon, 2001. *Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol en de bijdrage van te onderscheiden bronnen*. TNO-rapport R 2001/382, augustus 2001
- ⁴⁹ Vrins, E. en F. Schulze, 2001. *De bijdrage van lokale bronnen aan de stofdepositie in de omgeving van Schiphol*. Rapport vr049, Vrins Luchtonderzoek, SIM, maart 2001
- ⁵⁰ P.H.N. van Vliet, F.J.H. Aarts, N.A.H. Jansen, B. Brunekeef, P.H. Fischer, C.M.A.G. van Wiechen. Oktober 1999. *Luchtwegaandoeningen bij kinderen in de omgeving van de luchthaven Schiphol*. RIVM Rapport nr. 441520014; EOH Rapport nr. 1999-484.
- ⁵¹ Opgave van Amsterdam Airport Schiphol aan Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland. Tevens Milieueffectrapport 'Schiphol 2003' Onderzoeksbijlage Lucht & Geur, deel 5, pag. 14-29, augustus 2001.
- ⁵² PAK Haarlemmermeerpolder, toetsing aan MILBOWA-grenswaarden meetjaar 1995, Hoogheemraadschap van Rijnland
- ⁵³ R.T. Strien; J. Douwes; B. Brunekreef. 2001. De invloed van geluidsisolatie en ventilatiegedrag in woningen rond Schiphol op de kwaliteit van het binnenmilieu. RIVM Rapport 441420016.
- ⁵⁴ PKB, deel 4, p. 29
- ⁵⁵ Informatie ministerie VROM, Rijks Planologische Dienst, J.A. Klaver, 12 oktober 2000.
- ⁵⁶ Gegevens verschaft door de provincie Noord-Holland, met uitzondering van het jaar 2000
- ⁵⁷ Gegevens verschaft door de provincie Noord-Holland, met uitzondering van het jaar 2000
- ⁵⁸ Zie hiervoor ook EMSO-voortgangsrapportage 1999, pag. 101-106, en Amsterdam Airport Schiphol ,Milieu Effect Rapport S4S2, Hoofdrapport § 7.4.1, 1999.
- ⁵⁹ Inventarisatie functies en dichtheden rondom Schiphol, Arcadis bouw/infra, 17 maart 2000.
- ⁶⁰ Mainport Schiphol en Groen; Convenant en Brugovereenkomst, d.d. 29 november 1996
- ⁶¹ De resultaten van de analyse zijn vastgelegd in een Nota 'Koers Mainport & Groen 2000'.
- ⁶² Regionale Uitvoerings Planning Schipholbesluiten, Voortgangsrapportage nr. 1 , Projectbureau CORUS, CORUS, ED/BL, 15 oktober 1999.
- ⁶³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 27 603, nr. 6, § 1.13, Wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, Nota naar aanleiding van het verslag, Ontvangen 11 mei 2001
- ⁶⁴ Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak, 199901201/1 en 200002212/1, datum uitspraak : 8 augustus 2000.
- ⁶⁵ DGRDL/PMMS/L 95.7606.
- ⁶⁶ Kamerstukken II, 1994/95, 23 552, nr.9, pagina 92 – 116.
- ⁶⁷ Informatie SADC.
- ⁶⁸ Standpunt over de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens (HSL-Oost) van de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM van 15 juni 2001.
- ⁶⁹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat. *MIT Projectenboek, Stand van zaken 2001*: 49.
- ⁷⁰ Informatie RWS DNH.
- ⁷¹ Informatie van RWS DNH; *MIT Projectenboek, Stand van zaken 2001*: p. 179.
- ⁷² DGP/VI/499.04649.
- ⁷³ Verantwoordingsrapportage Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland 1999, IF 01.03.02, Plan 2917; Verantwoordingsrapportage Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland 2000, IF 01.03.02, Plan 2917; Aanvullend memo 29-08-01.
- ⁷⁴ Memo RWS DNH, 23 08 2001; Voortgangsrapportage A5, Verlengde Westrandweg, Kwartaal 4/2000, RWS-DNH.
- ⁷⁵ *2001 Rijksbegroting; Begroting XII, Verkeer en Waterstaat*, p. 150.
- ⁷⁶ Verantwoordingsrapportage Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland 1999 en idem van 2000; Jaarrekening Stichting Mainport en Groen te Haarlem 1999 en 2000.
- ⁷⁷ Financiële Verantwoording van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) over 1999; Verantwoordingsrapportage Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland 2000, Art. XII 04.11.04: p. 131. Memo RWS DNH 17 december 2001.
- ⁷⁸ Verantwoordingsrapportage 2000, Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland; plan 8107: Schadeschap Schiphol.
- ⁷⁹ PKB deel 4, p. 39.
- ⁸⁰ Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 1994-1995, 23 552; PKB, deel 3: Nota van toelichting: p. 116.