

Geluidsisolatie Schiphol (GIS)

Voortgangsrapport 1

2^o half jaar 2004

Inhoud

1 Inleiding en samenvatting	1
1.1 Inleiding	1
1.2 Leeswijzer	1
1.3 Samenvatting	1
2 Essentialia projecten	3
2.1 Inleiding	3
2.2 De geluidsisolatie projecten	3
2.3 Aankoop en sloop in de geluidszone en veiligheidszone	4
2.4 Schadeschap luchthaven Schiphol	5
2.5 Organisatie van projecten	5
3 De projecten in hun omgeving	7
3.1 Beleidsontwikkelingen	7
3.2 Communicatie	8
3.3 Voortgang per deelproject	8
4 Beheersing van projecten	10
4.1 Scope	10
4.2 Planning	10
4.3 Financiën	11
4.3.1 Projectbudget GIS 2	11
4.3.2 Uitputting post onvoorzien	13
4.3.3 Verplichtingen GIS 2	13
4.3.4 Uitgaven en ontvangsten GIS 2	13
4.3.5 Overige uitgaven GIS en overige projecten	14
4.3.6 Overige verplichtingen GIS	15
4.3.7 Dekking	15
4.4 Risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand	16
4.5 Kwaliteit en kennis	18
4.6 Audits en onderzoeken door derden	18
Bijlage 1: Begrippen- en afkortingenlijst	19
Bijlage 2: Nadere toelichting Ke-etmaalisolatie en LAeq-nachtisolatie	20

1 Inleiding en samenvatting

1.1 Inleiding

Voor u ligt de eerste voortgangsrapportage over Geluidsisolatie Schiphol conform de procedureregeling 'Grote Projecten' van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de voortgang van het project. Daarnaast is een financiële verantwoording opgenomen. Vanaf 2 januari 2002 rapporteert Verkeer en Waterstaat reeds op deze wijze over de projecten Betuweroute, de HSL-Zuid, Ruimte voor de Rivier en De Maaswerken.

Het rapport beslaat de periode 1 juli 2004 tot en met 31 december 2004. Het rapport heeft betrekking op alle projecten die in het kader van geluidshinder en externe veiligheid ten behoeve van de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd en waarvan de kosten voor zover mogelijk op de luchtvaartsector worden verhaald:

- Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS 2)
- Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS 3)
- Aankoop en sloop geluidszone
- Aankoop en sloop veiligheidszone
- Woonschepen 5P
- Schadeschap luchthaven Schiphol.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de projecten (Klachtenafhandeling) GIS 2, GIS 3 en Woonschepen 5P.

Voor de projecten Aankoop en sloop geluidszone en Aankoop en sloop veiligheidszone draagt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de beleidsverantwoordelijkheid. De uitvoeringsverantwoordelijkheid voor deze twee projecten ligt bij de betreffende gemeenten.

Het Schadeschap luchthaven Schiphol is een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap luchthaven Schiphol. Het heeft een onafhankelijke positie waarbij het ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat budgetverantwoordelijk is. Daarom vindt u in deze rapportage alleen een financiële verantwoording van het Schadeschap.

In de komende verslagperiode wordt naar aanleiding van de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer een audit uitgevoerd naar de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het Schadeschap. In de tweede voortgangsrapportage wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van de audit.

1.2 Leeswijzer

Dit voortgangsrapport bestaat uit twee hoofdonderdelen. Na een korte blik op de omgeving van de projecten beschrijft het de voortgang per projectonderdeel (hoofdstuk 3). Vervolgens wordt u in het rapport geïnformeerd over de stand van zaken aan de hand van de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 4). Allereerst staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

1.3 Samenvatting

Het beleid van de overheid is erop gericht nadelige effecten van de luchthaven te beperken. Daarom voert de overheid in de omgeving van Schiphol een aantal projecten uit, te weten:

- Geluidsisolatie projecten.
- Aankoop en sloop van gebouwen in een geluidszone en een veiligheidszone en het opkopen en wegslepen van woonboten.
- Beoordelen en toekennen van schadeclaims rondom de luchthaven door het Schadeschap luchthaven Schiphol.

Begin jaren '80 besloot de regering tot isolatie van woningen rond Schiphol, het project Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS 1). De uitvoering van GIS 1 is in 1997 afgerond, hiervoor loopt alleen nog de klachtenafhandeling. In 1995 besloot het kabinet tot de mainportstrategie en de aanleg van een vijfde baan. Door dit besluit kreeg Schiphol ruimte het aantal vliegbewegingen uit te breiden. In 1997 is een nieuw isolatieprogramma van start gegaan, het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS 2). In de periode 1997-2000 lag de uitvoering van het isolatieprogramma bij de luchthaven Schiphol. Vanaf 1 januari 2000 is het ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering.

De mate van isolatie hangt af van de ondervonden geluidshinder. Hierbij maakt de overheid onderscheid tussen dag- of etmaalisolatie en nachtsisolatie.

Uitgaande van het op 15 september 2004 kenbaar gemaakte voornemen om woningen die binnen de S4/S2 contour vallen, maar buiten de LIB2004-contour zijn gelegen niet te isoleren, dienen in het kader van GIS 2 in totaal 7.105 (raming per 31 december 2004) woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen

(AGGG) voor 2007 te worden geïsoleerd. Hiertoe behoren niet alleen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de LIB2004-contour liggen, maar ook die vóór inwerkingtreding van het LIB 2004 reeds waren geïsoleerd of in uitvoering waren.

Het in de Rijksbegroting 2005 beschikbare budget voor het isoleren van de woningen en andere geluidsgevoelige objecten binnen GIS 2 bedraagt M€ 395,8 en is gebaseerd op een werkpakket van 8.449 woningen. Dit is conform de PRI 2003.

Na definitieve besluitvorming over de afronding van GIS2 zullen de financiële consequenties in de Rijksbegroting worden verwerkt. Hierover zal de Tweede Kamer separaat worden geïnformeerd.

De vaststelling van het LIB2004 heeft consequenties voor het isolatiegebied en de geluidsbelasting op de daarin gelegen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Als gevolg hiervan komen nieuwe objecten voor isolatie in aanmerking en moeten reeds geïsoleerde objecten nogmaals worden beoordeeld. In de verslagperiode bevindt GIS 3 zich in de planstudiefase.

Met de inwerkingtreding van het LIB in februari 2003 is een nieuw aankoop- en sloopbeleid van kracht geworden. Alleen aankoop van woningen zwaarder dan 65 Ke geluidbelast is nu nog mogelijk. Woonschepen kunnen vaak niet worden geïsoleerd, omdat ze na isolatie te zwaar zijn om te kunnen blijven drijven. Daarom worden de eigenaren van woonschepen binnen de geluidscontouren in de gelegenheid gesteld om hun schip aan het Rijk te verkopen.

Het totale budget voor (klachtafhandeling) GIS 2, GIS 3, aankoop/sloop geluidszone, aankoop/sloop veiligheidszone, aankoop/verplaatsing woonschepen in geluidszone en schadeclaims, bedraagt M€ 693,2.

De overheid financiert de geluidsisolatieprojecten rond de burgerluchtvaartterreinen in Nederland en verhaalt deze kosten in beginsel op de luchtvaartsector.

De kosten van het project GIS 2 zijn gestegen, onder meer als gevolg van beleidsbeslissingen van de overheid. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat was van mening dat het niet billijk is de volledige kostenstijging op de luchtvaartsector te verhalen. Van de totale geraamde kosten van M€ 395,8 zal de overheid daarom een bedrag van M€ 68,2 niet aan de luchtvaartsector doorbelasten.

Daarnaast kan het Rijk M€ 41,8 aan niet-geluidgerelateerde kosten niet op de luchtvaartsector verhalen. De reden hiervoor is dat pas eind 2004, in artikel 77 van de luchtvaartwet een tarief is vastgesteld, waarmee de overheid deze kosten aan de luchtvaartsector kan doorbelasten.

Uitgaande van het in het AO van oktober 2004 genoemde aantal te isoleren objecten binnen het LIB2004 (werkpakket van 7.105 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen), waarvoor een bedrag van M€ 349,6 is geraamd en de uitgevoerde risicoanalyse, bedraagt de prognose eindstand van GIS 2 M€ 368,2 mln, met een bandbreedte van M€ 361,6 en M€ 384,6.

2 Essentialia projecten

2.1 Inleiding

De luchthaven Schiphol is in grootte de vierde luchthaven van Europa. Schiphol is belangrijk voor de Nederlandse economie. In 1995 stemden de Tweede en Eerste Kamer in met de beslissing om Schiphol uit te laten groeien tot mainport. Tevens werd besloten tot de aanleg van een vijfde landingsbaan.

Omdat de luchthaven in een intensief bebouwde omgeving is gelegen worden vele omwonenden dagelijks geconfronteerd met geluidsoverlast van startende en landende vliegtuigen.

Het beleid van de overheid is erop gericht nadelige effecten van de luchthaven te beperken. In 1995 is besloten dat de verdere ontwikkeling van Schiphol tot een mainport niet mocht leiden tot een hogere milieubelasting (= dubbeldoelstelling). Daarom voert de overheid in de omgeving van Schiphol een aantal projecten uit, te weten:

- Geluidsisolatie projecten.
- Aankoop en sloop van gebouwen in een geluidszone en een veiligheidszone en het opkopen en wegslepen van woonboten.
- Beoordelen en toekennen van schadeclaims rondom de luchthaven door het Schadeschap luchthaven Schiphol.

De kosten van deze projecten worden door de overheid voorgefinancierd en vervolgens in beginsel op de luchtvaartsector verhaald. Voor het Schadeschap geldt dat in beginsel niet alle kosten kunnen worden verhaald. De doorbelasting hiervan betreft alleen de direct luchthavengerelateerde kosten.

2.2 De geluidsisolatie projecten

Al sinds het begin van de jaren tachtig isoleert de overheid 'geluidsgevoelige objecten' in de omgeving van Schiphol. Onder geluidsgevoelige objecten worden woningen, scholen en zorgcentra verstaan. De mate van isolatie hangt af van de ondervonden geluidshinder. Hierbij maakt de overheid onderscheid tussen dag- of etmaalisolatie en nachtisolatie. Voor dag/nacht (etmaal-)isolatie hanteert de overheid een andere geluidsmaat dan voor nachtisolatie. Of een object voor etmaalisolatie in aanmerking komt hangt af van de belasting in zogenaamde Kosteneenheden (Ke). Voor nachtisolatie geldt het equivalente A-gewogen geluidsniveau (LAeq). In bijlage 2 vindt u een nadere toelichting.

Op basis van de aanvliegeroutes worden geluidscontouren berekend. Wijziging van het gebruik van de luchthaven, zoals andere vliegroutes, betekenen in het algemeen een wijziging van de geluidscontouren. Er zijn vier Ke-zones gedefinieerd van respectievelijk 35, 40, 55 en 65 Ke. Boven de 35 Ke-zone mogen in beginsel geen nieuwe objecten met een woonfunctie worden gebouwd. Woningen die liggen binnen 40 Ke-contour worden geïsoleerd. Woningen binnen de 55 Ke-contour worden geïsoleerd of, indien isolatie niet mogelijk is, gesloopt. Woningen binnen de 65 Ke-contour worden gesloopt. Een woning binnen de 26 LAeq-contour komt in aanmerking voor isolatie van de slaapvertrekken.

Begin jaren '80 besloot de regering tot isolatie van woningen rond Schiphol, het project Geluidsisolatie Schiphol fase 1 (GIS 1). Onder GIS 1 zijn 3.700 objecten geïsoleerd. De kosten van GIS 1 bedroegen M€ 126,8.

De uitvoering van GIS 1 is in 1997 afgerond. Tot 10 jaar na afronding geldt een klacht-/garantieregeling.

Projecten in uitvoering

GIS 2

In 1995 besloot het kabinet tot de mainportstrategie en de aanleg van een vijfde baan. Door dit besluit kreeg Schiphol ruimte het aantal vliegbewegingen uit te breiden. Door de vijfde baan wijzigden de vliegroutes. Ondanks de verdere ontwikkeling tot mainport mocht de geluidshinder in de omgeving van Schiphol niet toenemen. Daarom is in 1997 een nieuw isolatieprogramma van start gegaan, het project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS 2). In de periode 1997-2000 lag de uitvoering van het isolatieprogramma bij de luchthaven Schiphol. Vanaf 2000 is het ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de uitvoering.

Tijdens de uitvoering van GIS 2 zijn de geluidscontouren gewijzigd. GIS 2 startte op basis van de contouren die in de PKB-Schiphol waren vastgelegd. Dit waren de S4S2-contour (vierbanenstelsel) en de 5P-contour (vijfbanenstelsel).

Het gebruik van het nieuwe vijfbanenstelsel week op sommige punten af van het verwachte gebruik in 1997. De geluidscontouren weken af van die uit de PKB-Schiphol. In februari 2003 is de PKB-Schiphol

daarom komen te vervallen en werd het Luchthavenindelingbesluit (LIB 2003) van kracht. Toen de effecten van het herstel van de zogenaamde 'invoerfout' bekend waren, is de LIB 2003 op 2 september 2004 vervangen door het LIB 2004. Door deze wijzigingen in de geluidscontouren zijn woningen die tot het isolatieprogramma van GIS 2 behoorden, buiten de geldende contouren komen te liggen.

Oorspronkelijk omvatte GIS 2 ca. 17.500 objecten waarvan 14.000 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Van deze 14.000 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen bleken er 11.000 voor isolatie in aanmerking te komen.

Hiervan zullen onder GIS 2 in totaal 7.105 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden geïsoleerd. De overige gebouwen bestaan uit woningen die reeds voldeden aan de isolatie-eis, of waarvan de isolatie bouwkundig niet mogelijk was, of waarvan de bewoners geen prijs op isolatie stelden.

Tot het project GIS 2 behoren niet alleen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de LIB2004-contour liggen, maar ook die vóór inwerkingtreding van het LIB 2004 reeds waren geïsoleerd of in uitvoering waren. Het aantal van 8.449 woningen, zoals opgenomen in de Rijksbegroting 2005, is gebaseerd op de isolatie van woningen binnen én buiten het LIB2004. Als gevolg van het voornemen van het ministerie Verkeer en Waterstaat om de woningen buiten het LIB2004 contour niet te isoleren, is het werkpakket in oktober 2004 naar beneden bijgesteld van 8.449 naar 7.105.

Het beschikbare projectbudget voor GIS 2 bedraagt conform de Rijksbegroting 2005 M€ 395,8. Dit budget gebaseerd op de PRI 2003 met een werkpakket van 8.449 woningen.

GIS 2 Klachtenafhandeling

Eigenaren van onder GIS 2 geïsoleerde objecten vallen onder een garantieregeling. De eerste 10 jaar na oplevering van de gebouwen zijn de aannemers verantwoordelijk voor de klachtafhandeling. Tien jaar na oplevering neemt Rijkswaterstaat de klachtafhandeling over. De klachtenafhandeling GIS2 zal voor Rijkswaterstaat starten vanaf 2007. Daarnaast zullen door Rijkswaterstaat klachten worden opgepakt, die binnen de 10 jaar na oplevering vallen, maar waar de aannemer niet op aangesproken kan worden. Voor de klachtafhandeling GIS-2 heeft de overheid een bedrag gereserveerd van M€ 20.

GIS 3

De hierboven beschreven wijzigingen van de geluidscontouren hebben consequenties voor het isolatiegebied en de geluidsbelasting op de daarin gelegen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Als gevolg hiervan komen nieuwe objecten voor isolatie in aanmerking en moeten reeds geïsoleerde objecten nogmaals worden beoordeeld. In de verslagperiode bevindt GIS 3 zich in de planstudiefase.

Het budget voor GIS 3 bedraagt M€ 99,3.

2.3 Aankoop en sloop in de geluidszone en veiligheidszone

Aankoop en sloop geluidszone

De inzet van de overheid was, tot de inwerkingtreding van het Luchthaven Indelings Besluit van februari 2003, er op gericht om woningen binnen de 55 Ke-contour die niet kunnen worden geïsoleerd, op te kopen. In de zone tussen 55-65 Ke worden woningen geïsoleerd maar kon de eigenaar ook tot aankoop verzoeken. Is de woning zwaarder dan 65 Ke geluidbelast dan ontving de eigenaar een aanbod tot aankoop. De opgekochte woningen worden vervolgens gesloopt. Dit project is gestart in 1997.

De uitvoeringsverantwoordelijkheid is in 1999 van de toenmalige Rijksluchtvaartdienst overgedragen aan Rijkswaterstaat.

Met de inwerkingtreding van het LIB in februari 2003 is alleen aankoop van woningen zwaarder dan 65 Ke geluidbelast nog mogelijk. De uitvoering van het beleid is bij de betrokken (deel)gemeenten komen te liggen. Om deze (deel)gemeenten financieel tegemoet te komen is de Regeling Uitkeringen Beperkingengebied Schiphol gemaakt. Deze regeling is in juli 2003 van kracht geworden. Vanaf dat moment konden de (deel)gemeenten met de uitvoering starten. Een einddatum is niet bepaald.

De overheid voert conform de motie-Hofstra een volgend beleid. Eigenaren van objecten kunnen niet worden gedwongen hun woning te verkopen, maar kunnen de gemeente hun woning of gebouw voor verkoop aanbieden. De gemeente koopt vervolgens het betreffende pand tegen de onteigeningswaarde. De aangekochte woningen dienen in principe binnen één jaar na verwerving te worden gesloopt. De grond komt in het bezit van de betreffende gemeente. De gemeente kan, conform de Regeling Uitkeringen Beperkingengebied Schiphol, de gemaakte kosten declareren bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De vergoeding aan de gemeente wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verminderd met de restwaarde van de grond na de sloop van de woning.

Op grond van de geluidscontouren van de PKB-Schiphol dienen binnen de geluidszone 46 objecten te worden aangekocht en gesloopt.

Het genoemde aantal objecten in de Rijksbegroting (39 woningen) betreft het aantal woningen dat tot dan toe daadwerkelijk was aangekocht of getaxeerd. De totale raming van aan te kopen objecten bedraagt ultimo 2004 46.

Het budget bedraagt M€ 22,8.

Aankoop en sloop veiligheidszone

Het Luchthavenverkeersbesluit (LVB) stelt een risicozone vast rond de luchthaven. Aan de bewoners binnen de zones met het hoogste risico's heeft de overheid een aanbod gedaan om hun woning op te kopen. De opgekochte woningen en woonboten worden vervolgens gesloopt. Evenals bij het project Aankoop en sloop geluidszone is de uitvoeringsverantwoordelijkheid in 1999 van de toenmalige Rijksluchtvaartdienst overgedragen aan Rijkswaterstaat. Sinds juli 2003 ligt de uitvoeringsverantwoordelijkheid bij de betrokken (deel)gemeenten.

De gevolgde procedure komt overeen met de procedure Aankoop en sloop geluidszone. Binnen de veiligheidszone zullen op grond van de PKB 81 objecten worden verplaatst (woonschepen) of aangekocht en gesloopt (woningen). Het budget bedraagt M€ 39,8.

Woonschepen 5P

Woonschepen kunnen vaak niet worden geïsoleerd, omdat ze na isolatie te zwaar zijn om te kunnen blijven drijven. Daarom worden de eigenaren van woonschepen binnen de geluidscontouren in de gelegenheid gesteld om hun schip aan het Rijk te verkopen. Ook kunnen eigenaren ingaan op een aanbod voor een alternatieve gelijkwaardige locatie voor hun schip. Grootschalige verplaatsingslocaties zijn echter niet haalbaar gebleken. Verplaatsing vindt slechts incidenteel plaats.

De uitvoeringsverantwoordelijkheid is in 1999 van de toenmalige Rijksluchtvaartdienst overgedragen aan Rijkswaterstaat. Vóór 1 januari 2000 gold een passief aankoopbeleid. Sinds 1 januari 2000 wordt ingezet op een meer actief aankoopbeleid.

Het project kent een harde einddatum. Conform de Regeling uitkeringen beperkingengebied Schiphol moeten eigenaren aan de volgende voorwaarden voldoen om voor aankoop in aanmerking te komen:

- Aanmelding bij Rijkswaterstaat vóór 20 februari 2003 (datum inwerkingtreding LIB) om een taxatie te krijgen.
- Aanmelding bij Rijkswaterstaat vóór 20 augustus 2005 voor een definitieve verkoop. Daarna komt dit recht te vervallen.

Het project Woonschepen 5P omvat de verwijdering van 91 schepen binnen de 40 Ke-contour van het vijfbanenstelsel van Schiphol. Het budget bedraagt M€ 18,1.

2.4 Schadeschap luchthaven Schiphol

Het Schadeschap luchthaven Schiphol is een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap luchthaven Schiphol. Het schadeschap is uitsluitend voor schadebehandeling opgericht en heeft een loketfunctie voor de afhandeling van schadevergoedingen. Het gaat hier dan om de afhandeling van verzoeken tot schadevergoeding die verband houden met de uitbreiding van het luchtvaartterrein Schiphol en een aantal wijzigingen in de infrastructuur in de omgeving van Schiphol op grond van artikel 9 van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap luchthaven Schiphol. Deze regeling is in november 1998 ingegaan voor een periode van 10 jaar. Alle dossiers die in november 2008 in behandeling zijn, zullen worden afgehandeld. Vanaf dat moment zal behandeling van nieuwe dossiers worden overgedragen aan de dan opnieuw bevoegde bestuursorganen. In het Schadeschap zijn vertegenwoordigd de minister van Verkeer en Waterstaat, Provinciale Staten Noord-Holland, het waterschap Groot-Haarlemmermeer en de raden van in totaal 26 gemeenten en stadsdelen. Het waterschap Groot-Haarlemmermeer zal overigens per 1 januari 2005 worden ondergebracht in het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Gezien de onafhankelijke positie van het schadeschap is het ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de inpassing van het budget in de Rijksbegroting. Het budget bedraagt M€ 97,4.

2.5 Organisatie van projecten

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt over de projecten (klachtafhandeling) GIS 2, GIS 3 en woonschepen 5P alle verantwoording. Binnen het ministerie is Rijkswaterstaat belast met de uitvoering. Hiertoe is een aparte projectorganisatie opgericht, Progis. De verantwoordelijkheid voor het beleid inzake GIS 3 ligt bij het directoraat-generaal Transport en Luchtvaart (DGTL).

Over de projecten Aankoop en sloop geluidszone en Aankoop en sloop veiligheidszone draagt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de beleidsverantwoordelijkheid. De uitvoeringsverantwoordelijkheid over deze twee projecten ligt bij de betreffende gemeenten. Schadeschap luchthaven Schiphol is een onafhankelijk orgaan, waarvoor Rijkswaterstaat budgetverantwoordelijkheid draagt.

De uitgaven voor de 6 projecten vindt plaats via de Rijksbegroting, maar worden door middel van heffingen in beginsel doorbelast aan de luchtvaartsector (zie Luchtvaartwet artikel 26d en artikel 77). Hierbij wordt het principe 'de vervuiler betaalt' gehanteerd.

3 De projecten in hun omgeving

3.1 Beleidsontwikkelingen

Herstel invoerfout

In juni 2003 ontdekte de luchtvaartsector (Schiphol Group en Luchtverkeersleiding Nederland) een fout te hebben gemaakt in de berekening van de verdeling van het vliegverkeer over de banen. De fout liet op de Polderbaan meer vliegverkeer toe dan in de praktijk mogelijk was en op de Zwanenburgbaan te weinig. Zonder herstel dreigde de mainportdoelstelling niet gehaald te worden. Een kamermeerderheid schaarde zich achter het kabinetsbesluit om de "invoerfout" zo snel mogelijk te herstellen, binnen de wettelijke veiligheids- en milieunormen en bovendien met een wijziging van een westelijke uitvliegroute bij Spaarndam.

Het herstel van de invoerfout betekende een MER-procedure en vervolgens het aanpassen van het Luchthavenverkeerbesluit en Luchthavenindelingbesluit.

Op 2 september 2004 werden een nieuw Luchthavenverkeerbesluit en Luchthavenindelingbesluit van kracht.

Voornemen Staatssecretaris ten aanzien van woningen buiten LIB

Na bekendmaking van de bevindingen van de Algemene Rekenkamer op 15 september 2004 heeft de Staatssecretaris de Tweede Kamer schriftelijk bericht dat zij besloten heeft om te komen tot een snelle afronding van GIS 2 tegen zo laag mogelijke kosten waarbij Rijkswaterstaat de afronding van GIS 2 ter hand neemt. De reden hiervoor is dat Rijkswaterstaat onmiddellijk, zonder opstartverliezen, de afronding van GIS 2 kan voortzetten (Kamerstuk 2003-2004, 29750, nr. 2), met als doel de woningen zo snel mogelijk van de toegezegde isolatie te voorzien.

Tevens heeft de Staatssecretaris op 15 september 2004 haar voornemen kenbaar gemaakt om de woningen die binnen de S4/S2-contour vallen, maar buiten de LIB2004-contour zijn gelegen, niet te isoleren. De geluidbelasting op deze woningen is van dien aard dat isolatie volgens de RGV'97 niet meer nodig is.

Eigenaren die geen overeenkomst met de Staat hebben, zijn geïnformeerd over de stopzetting van de procedures. Eigenaren met een overeenkomst zijn in de gelegenheid gesteld binnen acht weken na dagtekening in een schriftelijke reactie aan te geven dat zij alsnog voor isolatie van hun woning in aanmerking willen komen. Over de besluitvorming inzake de afronding van GIS 2 en de financiële consequenties zal de Tweede Kamer separaat geïnformeerd worden.

Vooruitlopend op de effectuering van dit voornemen en de besluitvorming in de Rijksbegroting 2006 is het werkpakket GIS 2 per 31 december 2004 (7.105 woningen) gebaseerd op het voornemen van de Staatssecretaris om de woningen buiten de LIB2004-contour niet te isoleren. Dit is zowel op 15 september 2004 als in het AO van oktober 2004 kenbaar gemaakt.

Wijziging geluidstarieven op Schiphol

De overheid financiert de geluidsisolatieprojecten rond de burgerluchtvaartterreinen in Nederland en verhaalt deze kosten in beginsel op de luchtvaartsector. Dit doet de overheid door de luchtvaartmaatschappijen per landing een geluidsheffing op te leggen. De hoogte van de geluidstarieven is vastgelegd in artikel 77 van de luchtvaartwet. Voor de luchthaven Schiphol geldt een opslag op het geluidstarief vanwege de omvang van de geluidsisolatieprojecten.

De gestegen kosten van GIS 2 en de geraamde uitgaven voor GIS 3 maakten een wijziging van de opslag op de geluidstarieven voor Schiphol noodzakelijk.

Behalve de geluidsisolatieprojecten financiert de overheid nog andere projecten rondom de luchthaven Schiphol. Dit betreft het slopen van gebouwen en verplaatsen van woonboten uit de geluids- en veiligheidszones rondom Schiphol, en de compensatie van de zgn. planschade. De kosten van deze projecten kon de overheid niet op de luchtvaartsector worden verhalen omdat hier geen tarief voor was vastgesteld.

In november 2004 nam de Tweede Kamer een wetsvoorstel aan om voor de luchthaven Schiphol de tarieven te wijzigen en een nieuw tarief voor de kosten van de overige projecten in te stellen. De Eerste Kamer ging in december akkoord met dit wetsvoorstel.

Dit betekent dat in 2005 het tarief voor de opslag van de geluidsheffing voor Schiphol voor de periode 2005 t/m 2009 verhoogd wordt van € 70 naar € 98,50 per landing. In 2010 daalt de opslag tot € 40,- met een

jaarlijkse verhoging van € 1,25. Voor de overige kosten rond de luchthaven Schiphol wordt in 2005 per landing een tarief van € 0,50 per ton van het MTOW¹ van het vliegtuig opgelegd.

GIS 3

Voor de uitvoering van GIS 3 wordt een aantal uitvoeringsvarianten onderzocht, te weten uitvoering door Rijk, door sector of middels subsidie aan de bewoners. Bij de keuze voor het uiteindelijke model wordt rekening gehouden met de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer en de wens van de bewoners om meer keuzevrijheid te hebben bij de uit te voeren isolatiewerkzaamheden. De Tweede Kamer zal separaat over de uitkomsten worden geïnformeerd.

3.2 Communicatie

GIS 2

De communicatieactiviteiten van Progis hebben zich in de tweede helft van 2004 met name gericht op eigenaren van woningen die buiten de LIB-contour gelegen zijn. Het voornemen van 15 september 2004 heeft immers invloed op de isolatie van hun woning. Er is een externe helpdesk ingesteld om bewonersvragen te beantwoorden. Verder zijn drie bewonersbijeenkomsten georganiseerd, in Hoofddorp, Spaarndam en Assendelft.

Voor eigenaren van woningen gelegen binnen de LIB-contour, zijn de 'normale' communicatieactiviteiten verricht, zoals de beantwoording van brieven en telefoontjes.

Er is voortdurend aandacht voor de meest schrijnende gevallen.

GIS 3 en overige projecten

Tijdens de verslagperiode heeft de Minister actief met de luchtvaartsector en bewonersgroepen gecommuniceerd over mogelijke uitvoeringsmodellen voor GIS3.

3.3 Voortgang per deelproject

GIS 2

Op basis van het voornemen van de Staatsecretaris van 15 september 2004 om de woningen buiten het LIB2004 niet te isoleren, zullen naar verwachting 7.105 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen in het kader van GIS 2 geïsoleerd worden. Hiertoe behoren niet alleen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de LIB2004-contour liggen, maar ook die vóór inwerkingtreding van het LIB 2004 reeds waren geïsoleerd of in uitvoering waren.

Het aantal van 8.449 woningen, zoals opgenomen in de Rijksbegroting 2005, is gebaseerd op de isolatie van woningen binnen én buiten het LIB2004. Als gevolg van het voornemen van de Staatssecretaris om de woningen buiten het LIB2004 contour niet te isoleren, is het werkpakket naar beneden bijgesteld van 8.449 naar 7.105.

Eind december 2004 zijn 6.839 objecten opgeleverd. Naar verwachting zullen nog 266 objecten moeten worden geïsoleerd.

Voorts kan gemeld worden dat in de verslagperiode geen nieuwe werkzaamheden, zoals nieuwe contracten met aannemers, door Progis zijn opgestart in afwachting van de besluitvorming over de afronding van GIS2. Werkzaamheden als gevolg van eerder afgesloten en nog steeds lopende contracten zijn wel uitgevoerd.

De besluitvorming over de afronding van GIS 2 zal leiden tot een wijziging van de scope. Hierover wordt u separaat geïnformeerd.

GIS 2 Klachtenafhandeling

Aangezien de klachtenafhandeling GIS2 vanaf 2007 zal starten is vooralsnog geen voortgang te melden.

GIS 3

GIS 3 bevindt zich in de verslagperiode in de planstudiefase. In deze fase worden de uitvoeringsvarianten voor GIS 3 onderzocht. De Tweede Kamer zal separaat over de uitkomsten worden geïnformeerd.

Aankoop en sloop geluidszone

Naar verwachting zullen 46 objecten in de geluidszone worden aangekocht en gesloopt. Tot en met 31 december 2004 zijn 27 objecten aangekocht.

Externe Veiligheidszone

¹ MTOW staat voor Maximum Take Off Weight. Dit is het maximale startgewicht van een vliegtuig.

Naar verwachting zullen 67 objecten en 14 woonschepen worden aangekocht, dan wel worden verplaatst in de Externe Veiligheidszone. Tot en met 31 december 2004 zijn 35 objecten aangekocht en 13 woonschepen aangekocht of verplaatst.

Woonschepen

Maximaal 118 woonschepen in de gemeenten Haarlemmermeer, Amstelveen en Aalsmeer kunnen worden aangekocht of verplaatst. Tot en met 31 december 2004 zijn 79 woonschepen aangekocht en is 1 woonschip verplaatst (80 woonschepen gerealiseerd). Naar verwachting zullen nog 11 woonschepen worden aangekocht. De aankoop of verplaatsing van de overige 27 woonschepen zal naar verwachting niet plaatsvinden.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de voortgang van de verschillende projecten

Tabel 1: Overzicht voortgang deelprojecten (per 31 december 2004)						
	Realisatie t/m 30/06/'04	Realisatie verslagperiode	Nog te realiseren	Totaal prognose	Stand RB2005	Planning gereed
GIS 2 (woningen)	6.734	105	266	7.105	8.449	2006
Aankoop sloop geluidszone (woningen)	25	2	19	46	39	Geen
Aankoop sloop externe veiligheidszone (woningen en woonschepen)	47	1	33	81	81	Geen
Woonschepen 5P	80	-	11	91	91	2005

4 Beheersing van projecten

Dit hoofdstuk gaat over de ontwikkelingen ten aanzien van de planning, de financiën, de inhoudelijke scope en de organisatie van de projecten. Vanwege de (financiële) omvang gaat de aandacht primair uit naar GIS 2. GIS 3 bevindt zich in de planstudiefase en voor de overige onderdelen wordt een volgend beleid voorgestaan.

4.1 Scope

De besluitvorming over de afronding van GIS 2 zal leiden tot een scopewijziging. Hierover wordt u separaat geïnformeerd. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 4.5.

4.2 Planning

GIS 2

De planning geeft aan wanneer objecten binnen de LIB2004-contour worden geïsoleerd. De planning is gericht op afronding in 2006 en is schematisch en globaal weergegeven in figuur 1.

Figuur 1: planning GIS 2 (peildatum: 31 december 2004)

Activiteit <i>Nog aan te besteden woningen</i>	2004				2005				2006																			
	4e kw				1e kw				2e kw				3e kw				4e kw											
	o	n	d		j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d
Voorbereiding Binnen LIB																												
Aanbesteding																												
Uitvoering woningen																												
Uitvoering speciale objecten																												

De uitvoering van isolatiewerkzaamheden is aangehouden in afwachting van publicatie van het rapport van de Algemene Rekenkamer. Daarom is de planning voor GIS 2 aangepast. Deze gaat er van uit dat het aanbestedingsproces in het 1^e kwartaal 2005 kan starten. De uitvoering van de objecten die nog dienen te worden geïsoleerd, start in het 3^e kwartaal 2005. Uitvoering van speciale objecten zoals scholen en zorgcentra, zal eveneens aanvangen in het 3^e kwartaal 2005.

GIS 2 Klachtenafhandeling

De klachtenafhandeling GIS 2 zal vanaf 2007 plaatsvinden.

GIS 3

GIS 3 bevindt zich in de verslagperiode in de planstudiefase. In het tweede kwartaal van 2005 zal het ministerie van Verkeer en waterstaat haar beleidsvoornemen ten aanzien van GIS 3 kenbaar maken. Daarin zal ook een globale planning voor GIS 3 worden opgenomen. In de tweede voortgangsrapportage zal de planning nader worden geconcretiseerd.

Aankoop/ sloop geluidszone

Hoewel eigenaren als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27603, nr. 73) niet kunnen worden gedwongen hun woningen te verlaten, is de planning er op gericht om de resterende aan te kopen objecten zo spoedig mogelijk gereed te hebben.

Aankoop/ sloop veiligheidszone

In de verslagperiode hebben geen eigenaren zich gemeld om over te gaan tot verkoop van hun object(en). Hoewel eigenaren als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27603, nr. 73) niet kunnen worden gedwongen hun woningen te verlaten, is de planning er op gericht om de resterende aankopen zo spoedig mogelijk gereed te hebben.

Eigenaren die vóór 20 februari 2003 een taxatie hebben aangevraagd, kunnen tot 20 augustus 2005 hun schip aan Rijkswaterstaat verkopen. Naar verwachting zullen in totaal 91 woonschepen worden aangekocht of verplaatst. Hiervan dienen er nog 11 woonschepen aangekocht of verplaatst te worden.

4.3 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële ontwikkelingen. Vanwege de financiële omvang gaat de aandacht primair uit naar GIS 2.

De uitgaven voor de projecten (klachtenafhandeling) GIS 2, GIS 3, woonschepen Schiphol, schadeschap en amoveringen geluid worden verantwoord op artikel 12, duurzame luchtvaart onderdeel 12.01.02 beperken geluidshinder luchtvaart. De uitgaven voor amoveringen (aankoop, sloop) externe veiligheid worden verantwoord op artikel 9 veilige luchtvaart, onderdeel 09.01.02 extern veiligheidsniveau civiele luchtvaart.

4.3.1 Projectbudget GIS 2

In tabel 2 zijn de voor de projectonderdelen in de Rijksbegroting 2005 beschikbare bedragen opgenomen (gebaseerd op PRI's 2003).

Tabel 2: Projectbudget	Projectbudget GIS in miljoenen EUR			
	PKB '95 (pp 1994)	Vorige perioden (incl. PKB)	wijzigingen Deze periode	Totaal (pp 2004)
art. 12 GIS 2	180,0	395,8	0,0	395,8
GIS 2 (klacht- / garantieregeling)		20,0	0,0	20,0
GIS 3		99,3	0,0	99,3
Amoveringen: aankoop / sloop geluidszone		22,8	0,0	22,8
Aankoop / verplaatsing woonschepen geluidszone		18,1	0,0	18,1
Schadeschap en -claims		97,4	0,0	97,4
art. 9 Amoveringen: aankoop / sloop Externe Veiligheidszone		39,8	0,0	39,8
Totaal		693,2	0,0	693,2

In tabel 3 wordt een overzicht van de mutaties in het projectbudget van GIS 2 met bronvermelding gegeven. De totaalstand van de financiële mutaties voor GIS2 sluit op het in de Rijksbegroting 2005 beschikbare bedrag voor GIS2. In dit overzicht is de financiële vertaling van het beleidsvoornemen van 15 september 2004 niet meegenomen omdat de definitieve besluitvorming hierover per 31 december 2004 nog niet is afgerond. Na afronding van de besluitvorming zullen de financiële consequenties in de Rijksbegroting worden verwerkt.

Met de overgang van GIS 2 van de luchtvaartsector naar het ministerie van Verkeer en Waterstaat c.q. Rijkswaterstaat wordt gewerkt conform de PRI-systematiek. Omdat voor het eerst een PRI-raming in 2001 is opgesteld, wordt vanaf 2001 gerapporteerd. Over de periode vóór 2001 kunnen de oorzaken van de kostenstijgingen alleen in kwalitatieve zin worden benoemd (zie rapport Algemene Rekenkamer over de Geluidsisolatie Schiphol fase 2: vergaderjaar 2003-2004, Kamerstuk 29 750, nr 2)

Tabel 3: Mutatie overzicht Projectbudget GIS 2 (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)	Datum	Totaal nieuwe raming	Gecommuniceerd met Tweede Kamer	Prijs- peil	Bron
1. Start GIS 2: PKB Begroting 1995	1995	180,0	180,0	1994	PKB Begroting 1995
2. BM raming 1997 o.a.: - Looptijd project: t/m Q4 2003 - Ke woningen: 3.975 - Laeq woningen: 6.097 - Bij woningen: 978 - Specials: 13 - Excl. duidelijke risico analyse - PMA als % <i>Totaal mutatie</i> Nieuwe stand raming	1997			1996	BM raming 1997
		54,3			
		234,3			
3. PRI 2001 o.a.: - Looptijd project: t/m Q4 2003 (geen mutatie) - Mutatie woningen: + 19 - Incl. risico analyse - Gespecificeerde PMA - Zaagtand - problematiek - Introductie DuBoGIS - Contour wijzigingen - Introductie partiële isolatie ("Bij-isolatie") <i>Totaal mutatie</i> Nieuwe stand raming	2001			2001	PRI 2001
		175,5			
		409,8			
4. PRI 2002 o.a.: - Looptijd project: t/m Q1 2005 (+ 5 Q) - Mutatie woningen: -/ - 2.127 - Versnelde ingebruikname vijfde baan (5P) - Herplanning S4S2 woningen als gevolg van de versnelling 5P woningen <i>Totaal mutatie</i> Nieuwe stand raming	2002			2002	PRI 2002
		-0,2			
		409,6			
5. PRI 2003 o.a.: - Looptijd project: t/m Q1 2005 (geen mutatie) - Mutatie woningen: -/ - 492 - LIB 2003 <i>Totaal mutatie</i> Nieuwe stand raming	2003			2003	PRI 2003
		-13,9			
		395,8	395,8		
Totaal mutaties t.o.v. PKB (1995)		215,8			
Projectbudget GIS 2 ultimo 2004		395,8	395,8		

4.3.2 Uitputting post onvoorzien

In de projectraming is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project (ca. M€ 7,9 prijspeil 2003, inclusief BTW).

Tot en met 31 december 2004 is geen beroep gedaan op de post onvoorzien.

4.3.3 Uitgaven en ontvangsten GIS 2 (kas)

Tot en met 2004 is in totaal voor M€ 341,1 uitgegeven. Op basis van de PRI-raming 2003 is de verwachting dat M€ 54,6 nog dient te worden gerealiseerd. Daarnaast is tot en met 31 december 2004 M€ 6,7 ontvangen voor voorzieningen die op verzoek van de desbetreffende bewoner aan de woning zijn aangebracht.

In tabel 4 is de stand van zaken ten aanzien van uitgaven en ontvangsten weergegeven.

Tabel 4: Uitgaven en ontvangsten GIS 2 (kas) (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)			
	t/m 30 juni 2004	In verslag- periode	t/m 31-12-2004
Uitgaven	327,8	13,3	341,1
Ontvangsten (eigen bijdrage / wensvoorzieningen bewoners)	6,7	0,0	6,7
Totale kosten GIS 2 (kas) (uitgaven -/- ontvangsten)	321,1	13,3	334,4

In 2004 zijn de uitgaven achtergebleven ten opzichte van het budget als gevolg van het tijdelijk stopzetten van GIS 2. De hierboven genoemde realisatiecijfers betreffen alleen het project GIS 2.

4.3.4 Verplichtingen GIS 2

In tabel 5 is de stand van zaken ten aanzien van de verplichtingen GIS2 weergegeven.

Tabel 5: Verplichtingen GIS 2 (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)			
	t/m 30 juni 2004	In verslag- periode	t/m 31-12-2004
Uitgaven verplichtingen	352,6	3,1	355,7
Totale verplichtingen GIS 2	352,6	3,1	355,7

Opmerking: verplichtingen zijn exclusief ontvangsten wensvoorzieningen

4.3.5 Uitgaven overige projecten

In tabel 6 is de stand van zaken ten aanzien van de uitgaven van de overige projecten weergegeven.

Tabel 6: Overige uitgaven (kas) (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)			
	t/m 30 juni	In verslag-	t/m
	2004	periode	31-12-2004
art. 12 GIS 2 (klacht- / garantieregeling)	0,0	0,0	0,0
GIS 3	0,0	0,2	0,2
Amoveringen: Aankoop / Sloop geluidszone	14,1	1,0	15,1
Aankoop / verplaatsing woonschepen geluidszone	13,3	2,1	15,4
Schadeschap en -claims	1,8	1,3	3,1
art. 9 Amoveringen: Aankoop / Sloop Externe Veiligheidszone	15,4	1,4	16,8

GIS 2 Klachtenafhandeling

De klachtenafhandeling GIS 2 zal vanaf 2007 plaatsvinden.

Op het budget voor GIS 2 klachtenafhandeling heeft derhalve nog geen realisatie plaats gevonden.

GIS 3

De uitgaven voor GIS 3 betreffen het onderzoek van het ministerie naar mogelijke uitvoeringsvarianten voor GIS 3.

Aankoop/ sloop geluidszone

Pas nadat de bewoner de bewoning wil beëindigen en door middel van een taxatieverzoek tot overeenstemming is gekomen, kan tot aankoop worden overgegaan (Motie-Hofstra). Naar verwachting zal M€ 7,7 nog dienen te worden gerealiseerd.

Aankoop / verplaatsing woonboten geluid

Naar verwachting zal M€ 2,7 nog dienen te worden gerealiseerd.

Behandeling en uitbetaling schadeclaims

Naar verwachting zal M€ 94,3 nog dienen te worden gerealiseerd.

Aankoop/ sloop veiligheidszone

Voor de aankopen wordt een volgend beleid gevoerd. Geanticipeerd wordt op verzoeken van eigenaren tot het uitbrengen van een taxatie. Alle aankopen van 2004 hebben onder verantwoordelijkheid van de gemeenten in het kader van de bijdrageregeling plaatsgevonden. Naar verwachting zal nog M€ 23,0 worden gerealiseerd.

4.3.6 Verplichtingen overige projecten

In tabel 7 is de stand van zaken ten aanzien van de verplichtingen van de overige projecten weergegeven.

Tabel 7: Overige verplichtingen (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)				
		t/m 30 juni 2004	In verslag- periode	t/m 31-12-2004
art. 12	GIS 2 (klacht- / garantieregeling)	0,0	0,0	0,0
	GIS 3	0,0	0,2	0,2
	Amoveringen: Aankoop / Sloop geluidszone	14,7	1,0	15,7
	Aankoop / verplaatsing woonschepen geluidszone	14,6	1,8	16,4
	Schadeschap en -claims	2,7	0,4	3,1
art. 9	Amoveringen: Aankoop / Sloop Externe Veiligheidszone	16,4	0,4	16,8

4.3.7 Dekking

Het totale projectbudget voor (klachtenafhandeling) GIS 2, GIS 3, aankoop/sloop geluidszone, aankoop/sloop veiligheidszone, aankoop/verplaatsing woonschepen in geluidszone en schadeclaims bedraagt M€ 693,2.

De kosten van het project GIS 2 zijn gestegen, onder meer als gevolg van beleidsbeslissingen van de overheid. Het Rijk was van mening dat het niet billijk is de volledige kostenstijging op de luchtvaartsector te verhalen. Van de totale geraamde kosten van M€ 395,8 zal de overheid daarom een bedrag van M€ 68,2 niet aan de luchtvaartsector doorbelasten.

Daarnaast kan het Rijk M€ 41,8 aan niet-geluidgerelateerde kosten niet op de luchtvaartsector verhalen. De reden hiervoor is dat pas eind 2004, in artikel 77 van de luchtvaartwet een tarief is vastgesteld, waarmee de overheid deze kosten aan de luchtvaartsector kan doorbelasten.

Een samenvatting is in onderstaande tabel gegeven.

Tabel 8: Doorbelasting kosten (bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)				
		Totale kosten (budget)	Waarvan t.l.v. overheid	Waarvan t.l.v. Sector
art. 12	GIS 2 (klacht- / garantieregeling)	20,0	0,0	20,0
	GIS 2	395,8	68,2	327,6
	GIS 3	99,3	0,0	99,3
	Amoveringen: Aankoop / Sloop geluidszone	22,8	0,0	22,8
	Aankoop / verplaatsing woonschepen geluidszone	18,1	15,0	3,1
	Schadeschap en -claims	97,4	8,9	88,5
art. 9	Amoveringen: Aankoop / Sloop Externe Veiligheidszone	39,8	17,9	21,9
Totaal		693,2	110,0	583,2

4.4 Risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de risico's en beheersmaatregelen voor GIS 2 en wordt een inschatting gegeven van de prognose eindstand. Vanwege de (financiële) omvang gaat de aandacht primair uit naar GIS 2. Door tijdig beheersmaatregelen te treffen wordt getracht de risico's te beheersen.

Tabel 9: Risico's (bedragen in mln EUR, incl. BTW)	
Risico	Verwachtingswaarde
Juridische procedures van eigenaren met een Besluit & Overeenkomst die hebben gereageerd op het voornemen van de staatssecretaris	17,0
Juridische procedures van eigenaren met een Besluit & Overeenkomst die niet hebben gereageerd en van eigenaren zonder Besluit & Overeenkomst	1,2
Overige risico's: uitvoering schadevergoedingen	0,4
SUBTOTAAL	18,6
De spreiding van het risico bedraagt M€ 12,0 en M€ 35,0. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de onderhandelingen met de aannemer en de eindafrekeningen	

Juridische procedures van eigenaren met een Besluit & Overeenkomst die hebben gereageerd
Eigenaren met een Besluit & Overeenkomst zijn in de gelegenheid gesteld in een reactie op het voornemen aan te geven of zij willen vasthouden aan isolatie van hun woning. Als wordt besloten woningen buiten het LIB te isoleren van deze categorie eigenaren, bedraagt het risicoprofiel naar verwachting M€ 17,-. De consequenties van de besluitvorming over de afronding van GIS 2 worden meegenomen in de tweede voortgangsrapportage.

Beheersmaatregel

Mochten eigenaren alsnog isolatie van hun woning conform de gesloten overeenkomst willen dan ligt het initiatief bij de bewoners. Goede communicatie met de bewoners is nodig om tot zo min mogelijk procedures te komen.

Juridische procedures van eigenaren met een Besluit en Overeenkomst die niet hebben gereageerd en van eigenaren zonder Besluit & Overeenkomst

Eigenaren met een Besluit & Overeenkomst van wie de woning buiten LIB is gelegen, zijn in de gelegenheid gesteld in een reactie op het voornemen van de Staatssecretaris om woningen buiten het LB2004 contour niet te isoleren aan te geven of zij willen vasthouden aan isolatie van hun woning. Als eigenaren met een Besluit en Overeenkomst die niet hebben gereageerd op het voornemen van de Staatssecretaris en eigenaren zonder Besluit & Overeenkomst via juridische procedures, isolatie van hun woning afdwingen, bedragen de kosten M€ 6,0. In totaal gaat het om ca. 900 woningen. De verwachtingswaarde bedraagt M€ 1,2. De consequenties van de besluitvorming over de afronding van GIS 2 worden separaat gemeld.

Beheersmaatregel

Mochten eigenaren alsnog isolatie van hun woning conform de gesloten overeenkomst willen dan ligt initiatief bij de bewoners. Goede communicatie met de bewoners blijft noodzakelijk.

Uitkering schadevergoedingen

Woningen van eigenaren zonder overeenkomst worden niet geïsoleerd. Eigenaren die ter voorbereiding van de isolatiewerkzaamheden in opdracht van Progis kosten hebben gemaakt, kunnen schadevergoeding eisen (het betreft hier niet de klachtenafhandeling GIS 2). Het betreft met name ca. 350 woningen die in aanmerking komen voor Ke-etmaalisolatie. Op basis van ervaringscijfers wordt dit risico ingeschat op M€ 0,4.

Beheersmaatregel

Het initiatief om in aanmerking te komen voor schadevergoeding ligt bij de bewoners en kan niet worden beïnvloed.

Eindafrekeningen

Bij het verwerken van de eindafrekeningen is gebleken dat de visie van de opdrachtgever en de aannemers van elkaar verschillen ten aanzien van de toepassing van de eenheidsprijzen en de verrekening van de verwerkte hoeveelheden per woning.

Een kritische beschouwing van de eindafrekeningen kan er toe leiden dat de financiële omvang ervan naar beneden wordt bijgesteld. Als vermoedelijk resultaat van de onderhandelingen met de aannemers over de eindafrekeningen wordt er in de PRI rekening mee gehouden dat een aanzienlijk bedrag op de aannemers kan worden teruggevorderd. Om de positie van de Staat in de onderhandelingen niet te schaden wordt geen verwachtingswaarde gegeven.

Beheersmaatregel

In de verslagperiode vinden onderhandelingen over eindafrekeningen plaats tussen Rijkswaterstaat en de aannemers. In deze onderhandelingen wordt het Rijk bijgestaan door de landsadvocaat.

Onderhandelingen met de aannemers

Verder is er sprake van een claim van een van de aannemers als gevolg van schade door onderdekking en vertraging in de procesgang. Deze aannemer eist de uitvoering van het restant van de woningen op die weliswaar in de contracten is opgedragen, maar waarvoor zij geen opdracht hebben ontvangen. Om de positie van de Staat in de onderhandelingen niet te schaden wordt geen verwachtingswaarde gegeven.

Beheersmaatregel

In de verslagperiode vinden onderhandelingen plaats tussen Rijkswaterstaat en de desbetreffende aannemer. In deze onderhandelingen wordt het Rijk bijgestaan door de Landsadvocaat.

Totale risicoprofiel

De bandbreedte van het risicoprofiel van het project GIS 2 ligt tussen de M€ 12,0 en M€ 35,0 met een verwachtingswaarde van M€ 18,6. Dit risicoprofiel kan wijzigen indien rekening wordt gehouden met een terugvordering van de aannemers inzake eindafrekeningen en de claim van de aannemer. Het resultaat is afhankelijk van de uitkomsten van de onderhandelingen met de aannemers.

Het risicoprofiel is exclusief markteffecten. Om een prijsopdrijvend effect te voorkomen wordt bij het op de markt brengen van het totale werkpakket rekening gehouden met spreiding over de aannemingsbedrijven.

Prognose eindstand

Op basis van de raming per 31 december 2004 (isolatie van 7105 objecten ad. € 349,6 mln.) varieert de prognose eindstand van GIS-2 rekeninghoudend met de hierboven genoemde verwachtingswaarden en bandbreedtes, M€ 368,2 met een bandbreedte van M€ 361,6 en M€ 384,6. Dit is exclusief het resultaat van de onderhandelingen inzake eindafrekeningen en claims en de klachtenafhandeling GIS2.

4.5 Kwaliteit en kennis

Lessons Learned GIS 2

Begin 2004 zijn de ervaringen die tijdens de uitvoering van GIS 2 zijn opgedaan, beschreven in het rapport 'Lessons Learned'. De verbeterpunten worden, waar mogelijk, gebruikt bij de afronding van GIS 2 en de vormgeving van GIS 3.

Implementatie van procedureverbeteringen ten behoeve van het financieel beheer

In voorgaande jaren is veel energie gestoken in het financieel beheer. De Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat de bedrijfsvoering is verbeterd. Dit heeft ertoe geleid dat de rechtmatigheid van betalingen nu in voldoende mate is gewaarborgd. De controleerbaarheid van de in rekening gebrachte prijzen voor isolatiewerkzaamheden en de naleving van contractvoorwaarden voor de termijnbetalingen zijn verbeterd. Ook is een duidelijke verbetering waarneembaar in de mate waarin de volledigheid van de ontvangsten en vorderingen uit hoofde van wensvoorzieningen van de bewoners zijn gewaarborgd. Progis heeft zich in 2004 met name gericht op het optimaliseren van het financieel beheer ten aanzien van de eindafrekeningen van aannemers en de wensvoorzieningen van bewoners. De vernieuwde procedure is in samenspraak met de Departementale Auditdienst opgesteld en in november 2004 vastgesteld.

Ten aanzien van wensvoorzieningen is het aanmaningsbeleid begin 2004 aangescherpt. Mede door het vernieuwde aanmaningsbeleid bedraagt het vorderingensaldo van wensvoorzieningen nog slechts M€ 0,1.

Controlemetingen GIS 2

Opgeleverde objecten worden steekproefsgewijs gecontroleerd op de bereikte geluidsisolatie. De geluidsmetingen worden uitgevoerd door het bedrijf Nibag; TNO selecteert als onafhankelijke derde de te controleren objecten en beoordeelt de metingen.

De controlemetingen zijn zowel gericht op Laeq-woningen als op Ke-woningen.

Ke-woningen

Uit onderzoek blijkt dat 95% van de geïsoleerde Ke-woningen voldoet aan de gestelde eisen. In navolging op het onderzoek zijn de meetvoorschriften aangepast en is de toezichtrol van TNO zowel kwalitatief als kwantitatief verruimd.

Laeq-woningen

De reeds verrichte controlemetingen op woningen met alleen nachtisolatie tonen aan dat de betreffende woningen in nagenoeg alle gevallen aan de eisen voldoen.

In opdracht van Rijkswaterstaat is onderzocht of sprake is van overwaarde bij de geluidsisolatie, met andere woorden is de geluidsisolatie aan Laeq-woningen sober en doelmatig uitgevoerd? Het onderzoek toont aan dat niet kan worden geconcludeerd dat er sprake is van overwaarde van de geluidsisolatie. TNO onderschrijft deze bevinding.

4.6 Audits en onderzoeken door derden

Onderzoek Algemene Rekenkamer GIS 2

Naar aanleiding van kritiek van de Tweede Kamer en de luchtvaartsector op de voortschrijdende kostenstijging bij de uitvoering van GIS 2, is in mei 2003 aan de Algemene Rekenkamer opdracht gegeven een onderzoek te verrichten naar de kostenontwikkeling, doelmatigheid en rechtmatigheid van GIS 2. De uitkomsten van het onderzoek zijn in september 2004 gepubliceerd. Uit het onderzoek blijkt onder meer dat de maatregelen die het ministerie van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van het financieel beheer reeds had genomen, tot verbeteringen hebben geleid. De Staatssecretaris heeft de bevindingen en aanbevelingen uit het onderzoek onderschreven en heeft alle aanbevelingen overgenomen. Deels waren deze al ingevoerd.

Bijlage 1: Begrippen- en afkortingenlijst

PRI Raming	<i>Project Ramingen Infrastructuur</i>
BM Raming	<i>Eerste Raming GIS 2</i>
GIS 1	<i>Geluidsisolatie Schiphol fase 1</i>
GIS 2	<i>Geluidsisolatie Schiphol fase 2</i>
GIS 3	<i>Geluidsisolatie Schiphol fase 3</i>
Progis	<i>Projectorganisatie Geluidsisolatie Schiphol, uitvoeringsorganisatie Rijkswaterstaat Regionale Dienst Noord-Holland</i>
AGGG	<i>Andere geluidsgevoelige gebouwen</i>
Amoveringen Geluid	<i>Combinatie van aankopen en slopen van objecten binnen de 55-65 Ke- geluidscontour en >65 Ke- geluidscontour</i>
Woonschepen 5P	<i>Aankoop of verplaatsing van schepen gelegen binnen de 40Ke geluidscontour (5P-contour)</i>
RGV '97	<i>Regeling Geluidwerende Voorzieningen 1997</i>
BP '97	<i>Beleidsuitgangspunten en Praktijkregels 1997</i>
LIB2004	<i>Luchthavenindelingsbesluit vastgesteld op 2 september 2004</i>
S4S2-contour	<i>Geluidscontour op basis van de vierbanenstelsel, vastgesteld in 1996.</i>
5P-contour	<i>Geluidscontour op basis van de vijfbanenstelsel, vastgesteld in 1996.</i>
LIB2003-contour	<i>Geluidscontour vastgesteld in het Luchthavenindelingsbesluit d.d. 20 februari 2003</i>
LIB2004-contour	<i>Geluidscontour vastgesteld in het Luchthavenindelingsbesluit d.d. 2 september 2004</i>
Geluidszone	<i>Gebied waarbinnen wettelijke beperkingen bestaan ten aanzien van de bouw van geluidgevoelige bestemmingen, waarbinnen conform de regeling geluidwerende voorzieningen geluidsisolatie wordt aangebracht en waarbuiten niet meer geluidsbelasting mag worden geproduceerd dan overeenkomt met de grenswaarde van de geluidszone.</i>
MTOW	<i>Maximum Take Off Weight, het maximale startgewicht van een vliegtuig</i>
LVB	<i>Luchthavenverkeerbesluit Schiphol</i>
FEZ	<i>Directie Financieel Economische Zaken, ministerie van Verkeer en Waterstaat</i>
DGTL	<i>Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart, ministerie van Verkeer en Waterstaat</i>
Motie-Hofstra	<i>Mede ter uitvoering van de motie Hofstra c.s. kan de bewoner niet tegen de wil worden gedwongen om de bewoning te beëindigen. Hiermee is het jaar waarin de sloopzone vrij van bewoning moest zijn (2008), zoals deze in het LIB is geregeld, komen te vervallen.</i>
Wensvoorzienin g	<i>Voorzieningen in de woning die op verzoek en op kosten van de bewoner worden aangebracht.</i>
Scope	<i>Omschrijving van wat wel en wat niet tot het project behoort in termen van eisen aan het fysieke ontwerp en de eventuele randvoorwaarden waaronder het te realiseren object tot stand moet komen.</i>
Post onvoorzien	<i>Toeslag op de raming voor kosten die in een later stadium erbij kunnen komen als gevolg van al dan niet geïnventariseerde, bijzondere gebeurtenissen die binnen de scope van het project vallen. De hoogte van de toeslag is onder andere afhankelijk van de projectfase.</i>
LAeq-woning	<i>Woningen die binnen de 26 laeq-geluidscontour vallen en hierdoor in aanmerkingen komen voor nachtsisolatie (isolatie van slaapkamers).</i>
Ke-woning	<i>Woningen die binnen de 40 Ke-geluidscontour vallen en hierdoor in aanmerkingen komen voor dag- en nacht (etmaal)isolatie (alle geluidsgevoelige ruimten van een woning).</i>

Bijlage 2: Nadere toelichting Ke-etmaalisolatie en LAeq-nachtisolatie

Binnen de geluidszone wordt een maximumgrens aan de geluidsbelasting voor de omgeving vastgesteld. Hiervoor worden twee maten gehanteerd, namelijk:

- Kosteneenheid (Ke);
Kosteneenheid vormt een gemiddelde van een aantal waarden, waarbij zowel de geluidsbelasting overdag als in de avonden en de nacht worden meegerekend (dag- en nachtnorm). Er zijn vier Ke-zones gedefinieerd: die van 35Ke, 40Ke, 55Ke en 65Ke. Boven de 35Ke mogen, behoudens uitzonderingen, geen nieuwe objecten met een woonfunctie worden gebouwd. Objecten met een woonfunctie binnen de 40Ke-contour krijgen een geluidsisolatiepakket aangeboden. Objecten die zijn gelegen tussen de 55Ke-contour en de 65Ke-contour met een woonfunctie die niet voldoende kunnen worden geïsoleerd, worden door middel van aankoop en sloop van hun woonbestemming onttrokken. Woningen gelegen binnen de 65 Ke-contour dienen in alle gevallen van hun woonbestemming te worden onttrokken.
Binnen de geluidscontouren nabij Schiphol zijn tevens woonschepen gelegen. Aangezien woonschepen constructief gezien niet kunnen worden geïsoleerd, worden deze woonschepen aangekocht en/of verplaatst.
- Equivalente A-gewogen geluidsniveau (Laeq)
Voor de nachtisolatie wordt het equivalente A-gewogen geluidsniveau in een slaapvertrek berekend voor de periode 23.00-0600 uur. Indien de Laeq de waarde van 26 decibel overschrijdt komen de geluidsgevoelige slaapkamers in aanmerking voor isolatie. Binnen de 26 LAeq-contour vindt geen onttrekking van woonbestemming plaats.