

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Voortgangsrapportage project Mainport Schiphol

oktober 2003- augustus 2005

6 september 2005

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

Voortgangsrapportage project Mainport Schiphol

oktober 2003- augustus 2005

6 september 2005

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Essentialia van het project	5
2.1	Doelstelling van het project	5
2.2	Producten	5
3	Voortgang	7
3.1	Beleidsinformatie Schiphol	7
3.2	Korte termijn 'No-regret' maatregelen	8
4	Het project en zijn omgeving	13
4.1	Samenhang tussen de projecten	13
4.2	Betrokkenheid EZ en VROM bij project Mainport Schiphol	14
4.3	Regio en sector	14
5	Projectbeheersing	15
5.1	Planning	15
5.2	Financiën	15
Bijlage A	Overzicht onderzoeken project Mainport Schiphol	17
Bijlage B	'No-regret' maatregelen	18

1. Inleiding

In het najaar van 2003 is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in samenwerking met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het Ministerie van Economische Zaken, gestart met het project Mainport Schiphol. De inhoud en de werkwijze van het project zijn vastgelegd in het 'plan van aanpak Mainport Schiphol'. Dat plan is 22 oktober 2003 aangeboden aan de Tweede Kamer¹.

Tezamen met de resultaten van de evaluatie van het Schipholbeleid, zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart (Schipholwet) en de beoordeling van alternatieven voor het groepsrisicobeleid, levert het Project Mainport Schiphol in februari 2006 bouwstenen voor een kabinetsstandpunt over de ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit kabinetsstandpunt biedt inzicht in afwegingen voor het behouden van de internationale concurrentiepositie van de mainport Schiphol binnen randvoorwaarden voor leefomgeving, milieu, veiligheid en gezondheid. Dit kabinetsstandpunt wordt u in april 2006 voorgelegd.

In een algemeen overleg over de evaluatie en handhaving van het Schipholbeleid van 28 april jl. heb ik u toegezegd u tussentijds te informeren over de voortgang van Mainport Schiphol. Vanwege de looptijd van de uitgevoerde onderzoeken is dit de eerste voortgangsrapportage van het project. Deze rapportage gaat over de *periode oktober 2003 – augustus 2005*.

¹ Plan van Aanpak Mainport Schiphol, Tweede Kamer vergaderjaar 2003-2004, 26959, nr. 50

2. Essentialia van het project

2.1 Doelstelling van het project

In het project Mainport Schiphol wordt in kaart gebracht wat de impact is van relevante ontwikkelingen op het gebied van luchtvaart, luchtruim, luchthaven, bereikbaarheid en ruimtelijke- en sociaal-economische aspecten op de mainport en haar omgeving, met een doorkijk naar 2030/2040. Onderzocht wordt hoe geanticipeerd kan worden op de toekomst en op welke wijze dit ingebracht kan worden in lopende beleidsprocessen voor de ontwikkeling van de noordelijke Randstad, inclusief de mainport².

2.2 Producten

Het project levert de volgende producten:

1) *Beleidsinformatie mainport Schiphol*

In februari 2006 is een achtergronddocument "Beleidsinformatie mainport Schiphol" gereed. Dit achtergronddocument is bedoeld als basis voor de discussies over en de beleidsontwikkeling voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Het bevat geen beleidsvoornemens en geen beleid. Het document analyseert en presenteert de beschikbare, actuele kennis en inzichten, mede verkregen door het in het kader van het project mainport Schiphol uitgevoerde onderzoek. De opbouw is als volgt:

Betekenis Mainport

- Beleidscontext/Begripsomschrijving
- Lusten/lasten

Analyse Schiphol

- Ontwikkelingen
- Concurrentiepositie

Rol/taak Rijk

- Uitwerking publiek belang
- Sturingsmogelijkheden

De beleidsopgave

- Belangrijkste beleidsvragen
- Resultaten analyse & onderzoek oplossingsrichtingen

² Plan van Aanpak Mainport Schiphol, Tweede Kamer vergaderjaar 2003-2004, 26959, nr. 50

Het document wordt momenteel in dialoog met wetenschappelijke instituten, planbureaus en alle betrokken partijen gevalideerd. Het streven is te komen tot een zoveel mogelijk gedeeld beeld van

- de betekenis van de mainport Schiphol voor de Nederlandse samenleving en economie,
- de belasting van leefomgeving, milieu, veiligheid en gezondheid,
- belangrijke trends en toekomstige ontwikkelingen in de luchtvaart,
- de positie van de luchthaven Schiphol in internationaal perspectief,
- rol en verantwoordelijkheden van de rijksoverheid, geredeneerd vanuit de te behartigen publieke belangen,
- de sturingsmogelijkheden waarover de rijksoverheid beschikt,
- de belangrijkste beleidsvragen die zich momenteel voordoen, en die om een antwoord vragen,
- de mogelijkheden van de nader geanalyseerde en onderzochte oplossingsrichtingen voor de gesignaleerde problematiek.

Het gevalideerde achtergronddocument, tezamen met de resultaten van de evaluatie en de uitkomsten van het onderzoek naar het groepsrisicobeleid, vormen de bouwstenen voor het kabinetsstandpunt.

2) Korte termijn 'no-regret' maatregelen

Het project identificeert en monitort de voortgang van maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingevoerd en die een bijdrage leveren aan de versterking van de positie van de mainport Schiphol.

3. Voortgang

3.1 Beleidsinformatie Schiphol

Het kabinet heeft in de Nota's Ruimte en Mobiliteit de ambitie uitgesproken dat Schiphol, vanwege de maatschappelijke en economische meerwaarde, als sterke mainport in Noordwest-Europa behouden moet blijven.

Om deze ambitie voor mainport Schiphol op langere termijn vorm te geven, verkent de Rijksoverheid de ontwikkelingen in de internationale luchtvaart en de betekenis daarvan voor de mainport Schiphol. Gegeven deze ambitie kent het project Mainport Schiphol een uitgebreide onderzoeksagenda.

Het onderzoek van het project Mainport Schiphol richt zich op de positie en ontwikkeling van Mainport Schiphol, zowel vanuit economisch perspectief als vanuit de randvoorwaarden voor leefomgeving, milieu, veiligheid en gezondheid. Daarmee is de onderzoeksagenda van het project Mainport Schiphol complementair aan de onderzoeksagenda van het project Evaluatie Schipholwet.

Het onderzoeksprogramma van het project is geclusterd langs vier hoofdthema's.

De lusten

Het betreft hier vooral het economisch belang van de luchthaven. Het gaat daarbij om aspecten als directe en indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde, het belang voor het Nederlandse bedrijfsleven en voor het aantrekken van buitenlandse bedrijven en het belang voor consumenten. Daarnaast is er specifieke aandacht voor het belang van afzonderlijke segmenten:

1. Skyteam
2. andere 'full service' carriers
3. vracht
4. low cost carriers
5. charters, overige maatschappijen

Verder is ook de bedrijfseconomische structuur van zowel luchthaven als luchtvaart nader geanalyseerd.

De lasten

Er is een scan gemaakt van de beschikbare kennis en rapporten omtrent de overlast en onveiligheid die het luchtverkeer veroorzaakt. De analyses richten zich hierbij ook op de impact op de capaciteit van de luchthaven Schiphol. Voor het overgrote deel zal hierbij verder gebruik gemaakt van studies die in het kader van de Evaluatie Wet luchtvaart worden uitgevoerd.

Toekomstige ontwikkelingen luchtvaart

Door middel van diverse onderzoeken zijn trends in de luchtvaart in beeld gebracht. Het gaat hierbij om zaken als de opkomst en effecten van low cost carriers, de liberalisering van de markt, de alliantievorming van luchtvaartmaatschappijen, fusies bij de nationale maatschappijen en de toenemende concurrentie tussen luchthavens.

Daarbij is in samenwerking met het CPB een nieuw luchtvaartmodel ontwikkeld waarmee de eerder genoemde trends, beter dan met bestaande modellen, goed geanalyseerd kunnen worden. Inmiddels zijn nieuwe toekomstscenario's beschikbaar, en wordt gewerkt aan het analyseren en economisch waarderen van de effecten van capaciteitstekorten in de toekomst, alsmede van effecten van diverse beleidsopties.

Concurrentiepositie Schiphol

De positie van Schiphol in de hiërarchie van luchthavens wordt in beeld gebracht via een luchthavenmonitor en een internationale benchmarkstudie. Verder is een studie uitgevoerd naar de catchment area en de landzijdige bereikbaarheid.

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van studies die uitgevoerd zijn in het kader van de fusie KLM-Air France, de internationale benchmark van de Evaluatie van de Wet luchtvaart en de resultaten van de eerder genoemde scenariostudie.

Een groot deel van de onderzoeksagenda (zie tabel in bijlage A) is inmiddels afgerond en verwerkt in het concept achtergronddocument. Dit document wordt de komende maanden gevalideerd.

Ten behoeve van de samenstelling van het concept achtergronddocument loopt nog een aantal onderzoeken dat voor het einde van dit jaar wordt afgerond. Het gaat daarbij onder meer om de onderzoeksvragen:

- Kan een minimaal voldoende netwerkkwaliteit voor de mainport worden bepaald
- De effecten van groei- en krimpscenario's
- De mogelijkheden van selectiviteit naar segmenten
- De potentie van regionale luchthavens
- Het beleid in de ons omringende landen

3.2 Korte termijn 'No-regret' maatregelen

Het kabinet voert reeds maatregelen uit voor het behouden van de internationale concurrentiepositie van de Mainport Schiphol. In bijlage B vindt u een opsomming van de zogenaamde "no-regret" maatregelen. De maatregelen zijn geordend naar de beleidsterreinen waarop de overheid maatregelen kan nemen die de concurrentiepositie van de luchthaven beïnvloeden.

Level playing field³ en concurrentiepositie

Het behoud van de internationale concurrentiepositie van de mainport Schiphol wordt mede bepaald door het kostenniveau op de luchthaven. En dit kostenniveau is deels afhankelijk van overheidsmaatregelen en -tarieven. Door middel van een aantal studies is de overheidsinvloed op de concurrentievoorwaarden voor de Nederlandse luchtvaartsector (Schiphol en luchtvaartbedrijven) onderzocht. In deze benchmarkonderzoeken wordt Schiphol vergeleken met de andere grote concurrerende luchthavens in Europa. Het gaat daarbij vooral om de effecten van overheidstarieven en regelgeving op de kostenniveaus en de mate van efficiency van de bedrijfsprocessen.

Wat luchthavengelden en overheidsheffingen per start/landing betreft heeft Schiphol in 2004 een concurrerend prijsniveau ten opzichte van de andere belangrijke Europese luchthavens. Wel is het zo dat de tarieven per start/landing op Schiphol de afgelopen jaren relatief sterk zijn gestegen. Dit ligt aan de havengelden op Schiphol, maar vooral ook aan de heffingen voor security. Dat is een zorgelijke ontwikkeling, zeker als deze trend zich voortzet. In 2005 stijgen vooral de heffingen voor security en geluidsisolatie op Schiphol. In verband met deze stijgingen zal voor 2005 een nieuwe benchmark worden uitgevoerd.

Voor een totaalbeeld van de overheidsinvloed op de concurrentiepositie van Schiphol zijn ook andere kostenfactoren relevant. Er is daarom ook gekeken naar de implementatie van securityregels en de financiering daarvan, de regelgeving op het gebied van grensbewaking (visa, geweigerde vreemdelingen, paspoortcontroles), de overheidsinspecties in het luchtvrachtproces (security, douane, veterinaire, fytosanitaire en gevaarlijke stoffen) en de effecten van het routevergunningsbeleid. Het totaalbeeld dat uit deze onderzoeken lijkt te komen is dat er in 2004 sprake is van een redelijk level playing field wat betreft de invloed van overheidsmaatregelen op de concurrentiepositie. Er blijken echter op diverse (deel)terreinen verbeteringen mogelijk. De overheid zal de komende tijd aan de mogelijkheden voor realisatie van deze verbeteringen aandacht besteden.

In juli zijn de conclusies en aanbevelingen van de benchmarks door DGTL in een integrale rapportage samengevat. Deze rapportage en de afzonderlijke onderzoeksrapporten zijn aan de sector- en betrokken overheidspartijen gestuurd ter voorbereiding op een stakeholderbijeenkomst in september 2005. Vervolgacties die daaruit voortkomen zullen grotendeels in het kader van het project Stroomlijning Overheidsinterventies Luchtvaart van DGTL plaatsvinden.

Voorts wordt er aandacht gegeven aan de fusie Air France/KLM inzake de garanties, de netwerk- en welvaartseffecten van de fusie, en de

³ Onder 'Level Playing Field' wordt verstaan: een economische situatie waarin alle concurrerende partijen in een bepaalde markt onderhevig zijn aan dezelfde of gelijkwaardige noodzakelijke omstandigheden (maatregelen, verplichtingen en/of beperkingen) die door overheidsregels worden opgelegd.

uitvoering van de Declaration of Understanding met de Franse overheid. Daarin zijn afspraken opgenomen over informatieuitwisseling over kwesties die de fusie raken en verlening van wederzijdse luchtvaartpolitieke steun. Ook is aangegeven dat beide landen bij beleidsformulering inzake luchthavens en luchtvaart rekening moeten houden met de gefuseerde onderneming die opereert vanuit twee belangrijke luchthavens, beide met een Europese en intercontinentale dimensie. Regelmatig vindt overleg plaats met de Franse overheid.

Tenslotte is in het kader van het programma Beter Geregeld de luchtvaartwetgeving doorgelicht⁴. Uitvoering van de geconstateerde verbeteringsmogelijkheden leidt tot eenvoudiger en toegankelijker regelgeving, onder meer door dynamische verwijzing naar internationale regelgeving en door het zoveel mogelijk schrappen van 'nationale koppen'. Verder wordt gewerkt aan de vergroting van de efficiency van het toezicht (Comité DIET – Doelmatigheid, Inspectie-Effectiviteit en Transparantie) en aan de uniformering en digitalisering van door de overheid gevraagde informatie. Dit zal leiden tot lagere administratieve lasten voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid.

Landzijdige bereikbaarheid

De landzijdige bereikbaarheid is voor het functioneren van de mainport van vitaal belang. Een analyse van de bereikbaarheid van Schiphol per weg en spoor heeft opgeleverd dat voor vrijwel alle knelpunten reeds maatregelen zijn voorzien in het MIT⁵.

In het kader van de nota Ruimte is in 2006 besluitvorming voorzien over verbetering van de infrastructuur in de Noordvleugel, gekoppeld aan de nieuwe verstedelijkingslocaties. Dit kan leiden tot aanpassing van het MIT. Deze besluitvorming wordt voorbereid door het Noordvleugelprogramma. Dit programma richt zich op de economische ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad. Over de voortgang van het Noordvleugelprogramma wordt de Tweede Kamer separaat geïnformeerd, in een voortgangsrapportage die gepland is voor dit najaar.

Luchtzijdige bereikbaarheid

Luchtzijdige bereikbaarheid is van cruciaal belang voor de concurrentiepositie van de luchthaven. De huidige organisatie en indeling van het Europese luchtruim leidt op den duur tot capaciteitsproblemen in de lucht. Zo wordt onnodig omgevlogen met negatieve gevolgen voor operationele kosten, brandstofverbruik en uitstoot.

De capaciteit van de routes van het verkeer van en naar Schiphol vergt daarom ook aandacht. Om de benodigde capaciteit van de luchtverkeerswegen van en naar Schiphol te kunnen blijven garanderen is VenW met Defensie een project gestart om tot een beter gebruik te

⁴ Kamerstukken II, 2004-2005, 29 515 Nr. 86.

⁵ Aandachtspunt is de luchtkwaliteitproblematiek, hierover wordt de Kamer separaat geïnformeerd.

komen van het luchtruim door civiel en militair luchtverkeer. In dit project wordt nauw samengewerkt met de Duitse overheid, voor het luchtverkeer in oostelijke richting. De ervaringen uit dit project worden ook gebruikt voor een vergelijkbare aanpak in zuidelijke richting, dit in samenwerking met de Belgische overheid.

Vanwege de zeer specifieke expertise die vereist is op het gebied van luchtverkeersleiding en air traffic management (ATM) stimuleert het rijk de ontwikkeling van een Kenniscentrum op dit gebied. Zij doet onder meer door het Kenniscentrum te benutten als begeleiding bij onderzoek vanuit de overheid. Sectorpartijen leveren ook een financiële bijdrage.

Op initiatief van de Nederlandse overheid wordt een haalbaarheidsstudie verricht om te komen tot een betere samenwerking en operationele afstemming tussen de betrokken luchtverkeersleidingsorganisaties in de Benelux en Duitsland. Hierdoor zal de luchtverkeersleiding op Schiphol meer kosteneffectief en efficiënt kunnen werken.

Een juist gebruik van "slots" (start- en landingstijden) zorgt voor een optimale benutting van het beschikbare luchtruim. Naar verwachting eind september wordt het gewijzigde Besluit Slotallocatie van kracht, waarmee wijzigingen van de EU verordening inzake de verdeling van slots worden geïmplementeerd. Belangrijk onderdeel is aanscherping van de bepalingen over handhaving. In samenhang met de in dit voorjaar gemaakte afspraken met Schiphol kan het vliegen buiten de toegewezen slottijden zo effectiever worden aangepakt. Aanvullend aan het optreden van de slotcoördinator en de operationele maatregelen van Schiphol kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat als ultimatum remedium maatregelen nemen zoals het opleggen van een last onder dwangsom.

Ruimtelijke inbedding en leefbaarheid

In de Nota Ruimte en Mobiliteit heeft het kabinet uitgesproken dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. In samenhang met de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek, wordt bezien hoe een integrale oplossing kan worden gevonden voor de verschillende ruimtelijke claims op het gebied van woningbouw, infrastructuur, bedrijvigheid, groenvoorzieningen, waterberging enz.

In de Gebiedsuitwerking zal binnen de beleidskaders van de Nota Ruimte worden bezien of en zo ja op welke wijze 10 à 20.000 woningen kunnen worden gebouwd in het gebied tussen 2010-2030. Hierin worden ook de opgaven voor groen, recreatie (SGP) en waterberging meegenomen.

In de Gebiedsuitwerking moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke beperkingen rondom de luchthaven Schiphol voortkomend uit het Luchthavenindingsbesluit en de Nota Ruimte. Concreet betekent dit dat er buiten de in de verstedelijkingsafspraken vastgelegde locaties (VINEX, VINAC 2010) geen nieuwe uitleglocaties voor

woningbouw kunnen worden ontwikkeld binnen de 20 Ke contour (behorende bij het vijfbanenstelsel), inclusief de locaties Hoofddorp-West, Legmeerpolder en Noordwijkerhout (gelegen in of aan de 20 Ke contour). Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied zijn binnen de 20 Ke contour nu en in de toekomst wel mogelijk. Uiterlijk in december 2006 of zoveel eerder als mogelijk besluit het Kabinet op basis van de uitkomsten van de evaluatie of de bouwbeperking voor de drie genoemde locaties komt te vervallen.

Binnen dit project en als onderdeel van de beleidsvorming rond Schiphol, zullen ruimtelijke toekomstscenario's voor de mainportregio worden ontwikkeld. De scenario's vormen een van de bouwstenen voor het kabinetsstandpunt over de ontwikkeling van de mainport Schiphol in relatie tot de omgeving en dient tevens als toetsingskader voor de resultaten van de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer en Bollenstreek.

Voor wat betreft de leefbaarheidsaspecten wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de onderzoeken in het kader van de Evaluatie van de Schipholwet.

Economie en vestigingsklimaat

Ten behoeve van de economie en het vestigingsklimaat heeft het Ministerie van EZ in 2004 de beleidsnotitie "Pieken in de Delta" uitgebracht. Het centrale uitgangspunt luidt: knelpunten wegnemen die gebiedsspecifieke kansen van nationaal belang in de weg staan⁶. Er zijn knelpunten die regiospecifiek zijn én waarvan de oplossing van nationaal belang is, deze categorie knelpunten vormt het domein van het gebiedsgerichte economische programma.

Het Ministerie van EZ richt zich specifiek op het scheppen van randvoorwaarden voor een verdere duurzame ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden economische activiteiten. Rond de luchthaven bevinden zich concentraties van transport- en logistieke activiteiten, internationale handel en zakelijke dienstverlening. In samenhang met de mainportontwikkeling wordt de ontwikkeling van onder meer de Zuid-As als internationale toplocatie⁷ en de A4-West als logistiek park bevorderd (zie zoekgebied Haarlemmermeer in het actieplan bedrijventerreinen⁸). In het uitvoeringsprogramma Pieken in de Delta worden decentrale overheden gestimuleerd om het innovatiepotentieel in de technologieregio Noordvleugel Randstad te benutten.

⁶ Eveneens uitgangspunt van Nota Ruimte en de kabinetsreactie op het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Regionaal Economisch Beleid

⁷ Pieken in de Delta, pagina 58

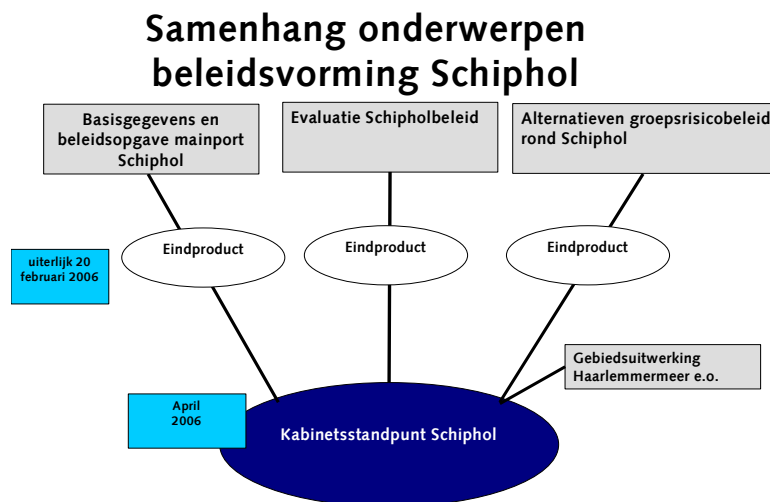
⁸ Actieplan Bedrijventerreinen, pagina 62

4. Het project en zijn omgeving

Het project Mainport Schiphol staat niet op zichzelf. V&W voert de regie op het bijeenbrengen van verschillende inhoudelijke onderwerpen met betrekking tot Schiphol met het doel de uitkomsten van de verschillende projecten te laten landen in één kabinetsstandpunt. Hierna wordt nader ingegaan op de onderlinge samenhang.

4.1 Samenhang tussen de projecten

De uitkomsten van de evaluatie van het Schipholbeleid, zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart, vormen, samen met de resultaten van het project Mainport Schiphol en de uitkomsten van het onderzoek naar het groepsrisicobeleid, de bouwstenen voor een kabinetsstandpunt en politieke discussie over de toekomst van de mainport Schiphol. Over de voortgang van de Evaluatie wordt u separaat geïnformeerd in een tweede voortgangsrapportage. In onderstaand schema wordt de samenhang tussen de verschillende projecten weergegeven:



Toelichting figuur:

De bij de Schipholprojecten betrokken Ministeries zijn V&W, VROM en EZ. Er bestaat een onderscheid tussen de eindproducten met feiten en conclusies en het kabinetsstandpunt dat een samenhangend oordeel over de drie verschillende eindproducten bevat, inclusief de uitkomsten van de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer e.o.

4.2 Betrokkenheid EZ en VROM bij project Mainport Schiphol

De ministeries van EZ en VROM zijn nauw betrokken bij het uitvoeren van de onderzoeken en analyses ten behoeve van de basisgegevens en beleidsopgave Schiphol, alsmede bij de korte termijn no-regret maatregelen.

4.3 Regio en sector

Namens de regio is de Bestuurlijke Regie Schiphol, het aanspreekpunt voor het rijk inzake alle Schiphol aangelegenheden. Dat geldt ook voor afstemming in het project Mainport Schiphol. De Bestuurlijke Regie Schiphol⁹, waarvan de kerngroep wordt gevormd door de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, is een overlegorgaan voor de procesmatige en procedurele afstemming en coördinatie van standpunten m.b.t. de luchthaven Schiphol en haar ontwikkelingen op middellange termijn.

De regio is naar buiten getreden met een gezamenlijk uitvoeringsprogramma van de regio en de sector (AF-KLM, Schiphol Group en LVNL). Het programma bevat maatregelen die op korte termijn genomen zouden kunnen worden om de mainport in stand te houden en te versterken. Het rijk zal de adviezen betrekken bij de beleidsontwikkeling ter voorbereiding op het Kabinetsstandpunt. Een aantal van de maatregelen sluit aan bij reeds lopende processen als het MIT en de evaluatie van het Schipholbeleid, bijvoorbeeld de verbetervoorstellen van de regio en sector in het kader van de evaluatie.

⁹ In de BRS zijn 32 gemeenten uit de omgeving van Schiphol vertegenwoordigd

5. Projectbeheersing

5.1 Planning

De planning van het project Mainport Schiphol en gerelateerde projecten is globaal weergegeven in de volgende figuur.

Onderdeel	2005				2006					
	sept	okt	nov	dec	jan	febr	mrt	april	mei	juni
Voortgangsrapportage mainport										
Basisgegevens en beleidsopgave Schiphol										
Evaluatie Schipholbeleid										
Alternatieven groepsrisicobeleid										
Kabinetstandpunt										

5.2 Financiën

PROJECTBUDGET

In 2003 is voor het project Mainport Schiphol in de rijksbegroting bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van €2,05 mln euro gereserveerd voor beleidsvorming in de periode 2004-2006 inzake de toekomstige ontwikkeling van de Mainport Schiphol. Na bijstelling van het projectbudget komt het totale projectbudget in augustus 2005 op 1,945 mln euro.

Projectbudget 2004-2006		
€ X 1000, inclusief BTW		
Geraamd budget pp 2003	Wijzigingen tot en met 2005	Totaal budget aug-05
2050	-105	1945

SPECIFICATIE PROJECTUITGAVEN

In onderstaande tabel is een specificatie van de kasprognose weergegeven. In 2003/2004 is in totaal 501.000 euro uitgegeven. Naar huidige inzichten wordt in 2005 994.000 euro uitgegeven. Voor 2006 is een bedrag van 450.000 euro gereserveerd.

Specificatie kasprognose project Mainport Schiphol			
Bedragen x 1.000€	2003/2004	2005	2006
Onderzoek	371	802	*
Inhuur expertise	124	129	*
Communicatie activiteiten	6	3	*
Bijdrage onderzoek derden**	0	60	*
Totaal	501	994	450

* *nog nader te specificeren*

** *Bijdrage €27.500 t.b.v. Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer e.o.*

en bijdrage €32.938 Studie Economisch belang regio

Bijlage A Overzicht onderzoeken project Mainport Schiphol

Onderzoeken Mainport Schiphol naar thema

Thema	Soort onderzoek	Uitvoerder	
<i>Betekenis Mainport Schiphol: de lusten</i>			
	Kenmerken van de regio		1,2
	Macro-economische betekenis Luchthaven Schiphol		2,10,11'
	Het belang van de Mainport Schiphol voor het bedrijfsleven		3
<i>Negatieve effecten Mainport Schiphol: de lasten</i>			
	Luchtverontreiniging		2
	Geur		2
	Geluid		2
	Externe veiligheid		2
<i>Toekomstige ontwikkelingen</i>			
	Trends in de luchtvaart		4,5
	Opkomst en effecten van Low Cost Carriers		4,5
	Alliantievorming Full Service Carriers		4
	Toenemende concurrentie tussen luchthavens		6
	Nieuwe vliegtuigtypen en technologische ontwikkelingen		4
	Fusie KLM en Air France		4,7
	Vraagscenario's voor 2020		4
<i>Positie Luchthaven Schiphol</i>			
	Actuele concurrentiepositie Luchthaven Schiphol		6,4
	Capaciteit van de Luchthaven Schiphol		8
	Ontwikkelingsmogelijkheden regionale luchthavens		8
	Landzijdige ontsluiting luchthaven Schiphol		9
	Kansen en bedreigingen voor de Mainport Schiphol	Nvt	

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de nieuwe onderzoeken, de cijfers verwijzen naar de thema's in bovenstaande tabel. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van recente studies van wetenschappelijke instellingen en Planbureaus.

	Titel	Uitvoerder	Planning
1	De luchthaven monitor	SEO	Afgerond maart 2005. Updates half jaarlijks
2	Maatschappelijke Waarde Analyse Mainport Schiphol	Bureau Louter & TNO	Augustus 2005
3	Het belang van het Schipholnetwerk voor het in Nederland Gevestigde Bedrijfsleven; Een analyse op sectorniveau,	Stratagem, Decisio & RAND	Afgerond november 2004
4	Modelontwikkeling ACCM en Kwantitatieve Verkenning WLO Luchtvaartscenario's	SEO & RAND	Afgerond oktober 2005
5	Bedrijfseconomische aspecten van de luchtvaartsector	Deloitte	Planning: september 2005
6	Internationale benchmark luchthavens	BCI	Planning: september 2005
7	Economisch Belang Passagierssegmenten	BCI & SEO	Planning: september 2005.
8	Effecten capaciteitstekort & maatregelen	SEO & RAND	Planning: oktober 2005
9	Catchment Area Schiphol	TG, BCI, TNO Inro & Rebel Group	Afgerond juli 2005
10	Economische effecten Schipholscenario's	SEO, TNO Inro, BCI	Planning oktober 2005
11	Economisch belang luchtvracht	Districon & ECORYS	Afgerond juni 2005

Bijlage B 'No-regret' maatregelen

Overzicht lopende beleidsmaatregelen

Level Playing Field en concurrentiepositie

Omschrijving maatregel	Nog niet gestart	In gang	Besluitvorming
Luchtvaart en level playing field <i>Doel is om door middel van studies een beeld te krijgen van de invloed van de overheid op de concurrentievoorwaarden voor de Nederlandse luchtvaartsector (Schiphol en luchtvaartbedrijven). Het gaat daarbij vooral om de effecten van regelgeving op de kosten.</i>			
De conclusies en de aanbevelingen die uit deze onderzoeken voortkomen, vormen de basis voor vervolgacties en eventuele maatregelen.		X	
Stroomlijnen Overheidsinterventies Luchtvaart <i>Doel: verbetering van samenwerking en afstemming tussen de verschillende overheidsinstanties betrokken bij de luchtvaart.</i>			
Implementatie van voorstellen n.a.v. Level Playing Field-studies	X		
Vergroten samenhang diverse veiligheidstaken op/rond Schiphol		X	
Follow up fusie KLM/AF <i>Doel: invulling geven aan de fusie Air France/ KLM en de daarbij afgesproken waarborgen t.a.v. de publieke belangen</i>			
Monitoring van de garanties over het blijven vliegen op 42 sleutelbestemmingen en het opereren van Air France en KLM op twee hubs (Charles de Gaulle en Schiphol)		X	
Monitoring netwerk- en welvaartseffecten van de fusie		X	
Het uitvoeren van de Declaration of Understanding met de Franse overheid over onder meer het multi-hub systeem AF/KL. Dit betekent het aan beide zijden zo goed mogelijk faciliteren van dit systeem, beleidsuitwisseling en verlening van wederzijdse luchtvaartpolitieke steun		X	
Beter Geregeld Doel: ontbureaucratisering en terugdringen overregulering, alsmede reductie administratieve lasten			
Vereenvoudiging regelgeving, vergroting efficiency-toezicht		X	

Landzijdige bereikbaarheid

Omschrijving maatregel	Nog niet gestart	In gang	Besluitvorming
Benuttingsmaatregelen en investeringen <i>Doel: Voldoende capaciteit behouden en creëren op het wegennet en het OV zodat de mainport Schiphol nu en in de toekomst bereikbaar blijft over land. Dit is een van de noodzakelijke randvoorwaarden om de mainport te behouden.</i>			
Aanleg van spitsstroken rondom de luchthaven (luchtkwaliteit is aandachtspunt)		X	
MIT projecten in procedure (2 ^e Coentunnel, Westrandweg, N201, A4 verbreding)		X	
MIT projecten in uitvoering (HSL Zuid en Traject Oost, Utrechtboog, Noord-Zuid Metrolijn)		X	
Het programma Noordvleugel <i>Doel: Het programma moet leiden tot samenhangende besluitvorming over de projecten in de Noordvleugel</i>			
Ontwikkeling mainport Schiphol; specifiek de landzijdige bereikbaarheid in relatie tot de ontwikkeling van de mainport (Planstudie Schiphol-Almere; Zuiderzeelijn; Zuidas; Ontwikkeling Almere en het IJmeer; Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer)		X	Medio 2006

Luchtzijdige bereikbaarheid

Omschrijving maatregel	Nog niet gestart	In gang	Besluitvorming
Handhaving slots			
<i>Doel: vermindering van slotmisbruik en het bevorderen van optimale benutting van de geluidscapaciteit</i>			
de slotcoördinator SACN zal de nieuwe bevoegdheden onder de herziene slotverordening stringent toepassen		X	
AAS zal een operationele maatregel invoeren (vasthouden van vliegtuigen aan de gate wanneer ze buiten de slottijd willen vertrekken)		X	
IVW handhaaft als ultimum remedium indien overige maatregelen geen effect sorteren en na overleg met de slotcoördinator		X	
Europees luchtruim (Single European Sky)			
<i>Doel: tijdig implementeren van de Europese verordeningen in de Nederlandse wetgeving</i>			
De implementatie van de Single European Sky verordeningen in de Nederlandse wetgeving levert het institutioneel kader voor grensoverschrijdende samenwerking in het luchtruimbeheer.		X	
Nederlands luchtruim			
<i>Doel: optimaliseren van het gebruik van het Nederlandse luchtruim, om zo de bereikbaarheid van Schiphol door de lucht te verbeteren.</i>			
Coördinatie en het in gang zetten van maatregelen die allen gericht zijn op het vergroten van de veiligheid en de capaciteit in de lucht en op de grond, en het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol door de lucht		X	
Het opzetten van een militair 'cross border training area', een grens-overschrijdend militair oefengebied, dat deels boven Nederlands en deels boven Duits grondgebied ligt. Ook met België vinden inmiddels gesprekken plaats om tot een dergelijke constructie te komen		X	
Afspraken maken met Defensie over het periodiek open-stellen van militair luchtruim voor de burgerluchtvaart.		X	
Ontwikkelen van een visie op het Air Traffic Management in het Nederlandse luchtruim, gebaseerd op internationale regelgeving (onder andere de Single European Sky verordeningen)		X	
Kenniscentrum ATM			
<i>Doel: stimuleren van kennisontwikkeling en innovatie rond ATM</i>			
De overheid stimuleert de ontwikkeling van een kenniscentrum op het gebied van ATM.		X	

Ruimtelijke inbedding en leefbaarheid

Omschrijving maatregel	Nog niet gestart	In gang	Besluitvorming
Nota Ruimte: 20 Ke zone			
<i>Doel: voorkomen van toename van het aantal bewoners in overlast gebied van geluid en veiligheid</i>			
Nota Ruimte stelt randvoorwaarden aan het bouwen van nieuwe uitbreidingslocaties t.b.v. woningbouw binnen de 20 Ke-zone		X	
Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer en omgeving			
<i>Doel: modellen ontwikkelen voor een integrale oplossing van de ruimtelijke claims van woningbouw, bedrijventerreinen, groen en water in het westelijk deel van de Noordvleugel</i>			
Beoordeling invulling van ruimtelijke claims van verschillende functies		X	

Economie en vestigingsklimaat

Omschrijving maatregel	Nog niet gestart	In gang	Besluitvorming
Economisch imago Nederland			
<i>Doel: versterken van de economische beeldvorming</i>			
Economische positionering van Nederland onder de noemer International Business Dynamics (IBD). Hoogwaardige dienstverlening, ondernemerschap, handelsgeest en "state of the art" kennisclusters leveren een aantrekkelijke mix voor iedere buitenlandse zakenpartner		X	
Het sterker positioneren van de specifieke kennis en kunde van Nederlandse economische clusters door middel van de zgn. kroonjuwelenstrategie: in overleg met de betreffende clusters specifieke acties in het buitenland opzetten op basis van het IBD concept		X	
Het wegnemen van aperte misvattingen over de Nederlandse economie door gerichte (beleids)communicatie. De bottlenecks voor (internationaal) ondernemerschap zijn gelegen in stringente regelgeving op terreinen als arbeid en milieu; op dit vlak moeten of aan		X	
Zorgen dat de gewenste economische positionering wordt gedragen en maak afspraken over nadere afstemming van de buitenlandcommunicatie met betrokken departementen (onder de positionering International Business Dynamics).		X	
Creative economie			
<i>Doel: formuleren van beleidsvoornemens om de kansen van de creatieve industrie beter te benutten</i>			
Creative bedrijfstakken beter benutten en (sectorale) knelpunten op lossen.		X	
Aanpak tegenstrijdige regels			
<i>Doel: vermindering van tegenstrijdige regels bij gemeenten</i>			
Meldpunt strijdige regels		X	
Digitale sectorwijzer		X	
Interactieve en informerende website		X	
Continue aanpak strijdige regels bij gemeenten		X	
Ontwikkeling bedrijventerreinen			
<i>Doel: ontwikkeling van nieuwe en herstructurering van bedrijventerreinen</i>			
A6/A27 bij Almere (Actieplan bedrijventerreinen)		X	
Westelijke Randweg bij Badhoevedorp (Actieplan bedrijventerreinen)		X	
Regionaal innovatiebeleid			
<i>Doel: opstellen van een uitvoeringsagenda</i>			
Versterken speerpunten	X		
Focus op projecten van nationaal belang	X		
Aanpak sleutelgebieden			
<i>Doel: inbedden sleutelgebiedenaanpak van het Innovatieplatform in de brede context van het bestaande innovatiebeleid van EZ</i>			
Nader vormgeven van het proces van zelforganisatie, in overleg met vele betrokkenen. Vanuit het sleutelgebied High Tech is het luchtvaartcluster een speerpunt (uitwerken business case Maintenance valley)		X	