

Project Geluidsisolatie Schiphol (GIS)

Geregistreerde bijlage
RWS/SDG-2012/17/0.01

Voortgangsrapportage no. 16

1ste halfjaar 2012

1	INLEIDING EN SAMENVATTING	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
1.3	Samenvatting	3
2	ESSENTIALIA	4
2.1	Inleiding	4
2.2	De geluidsisolatieprojecten	4
2.3	Aankoop geluidszones en veiligheidszones LIB	4
2.4	Schadeschap luchthaven Schiphol	5
2.5	Organisatie van projecten	5
3	DE PROJECTEN IN HUN OMGEVING	6
3.1	Beleidsontwikkelingen	6
3.2	Communicatie	6
3.3	Voortgang per project	6
4	BEHEERSING VAN PROJECTEN	10
4.1	Scope	10
4.2	Planning	10
4.3	Financiën	10
4.3.1	Projectbudget	10
4.3.2	Uitputting post onvoorzien	12
4.3.3	Uitgaven en ontvangsten GIS-2	12
4.3.4	Verplichtingen GIS-2	12
4.3.5	Uitgaven GIS-3 en overige projecten	12
4.3.6	Verplichtingen GIS-3 en overige projecten	13
4.3.7	Ontvangsten heffingen	13
4.4	Risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand	14
4.4.1	GIS-2	14
4.4.2	GIS-3	15
4.5	Kwaliteit en kennis	15
4.6	Audits en onderzoeken door derden	15
	Bijlage 1: Begrippen en afkortingenlijst	16
	Bijlage 2: Nadere toelichting Ke-etmaalisolatie en LAeq-nachtisolatie	17

1 Inleiding en samenvatting

1.1 Inleiding

Het voorliggende rapport betreft de zestiende voortgangsrapportage over het Project Geluidsisolatie Schiphol en is opgesteld conform de Regeling Grote Projecten. Het rapport beslaat de periode van 1 januari 2012 tot 1 juli 2012 en heeft betrekking op alle projecten die in het kader van geluidhinder en externe veiligheid ten behoeve van de luchthaven Schiphol worden uitgevoerd.

Het gaat om de volgende projecten:

- Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2)
- Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (GIS-3)
- Aankoop en sloop van woningen binnen de geluidsloopzone
- Aankoop en sloop van woningen en woonschepen binnen de veiligheidssloopzone
- Financiering van het Schadeschap Luchthaven Schiphol.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering van de projecten GIS-2 en GIS-3. Voor de "Aankoop en sloop van woningen" draagt het ministerie de beleidsverantwoordelijkheid en ligt de uitvoeringsverantwoordelijkheid bij de betrokken gemeenten.

Het Schadeschap Luchthaven Schiphol is een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol. Het Schadeschap heeft een onafhankelijke positie. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu c.q. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de kosten die het Schadeschap op grond van de Gemeenschappelijke regeling rechtmatig kan declareren, maar draagt geen inhoudelijke verantwoordelijkheid. Daarom voorziet deze rapportage alleen in een financiële verantwoording van het Schadeschap.

1.2 Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage bestaat uit de volgende hoofdonderdelen:

- Hoofdstuk 2: de essentialia van de projecten
- Hoofdstuk 3: de projecten in hun omgeving
- Hoofdstuk 4: de beheersing van de projecten.

1.3 Samenvatting

GIS-2

Deze fase van het geluidsisolatieproject is feitelijk beëindigd op 30 juni 2008. Formele afsluiting zal plaatsvinden na de onherroepelijke uitspraak van de Raad voor de Arbitrage voor de Bouw over de claim van de aannemers betreffende de eindafrekeningen van woningen die vóór 2005 zijn geïsoleerd.

GIS-3

In het kader van GIS-3 onderzoekt het Project Geluidsisolatie Schiphol fase 3 (PROGIS) of de eigenaren van 5.214 woningen recht hebben op de isolatie van hun woning tegen vliegtuiggeluid. Omdat een deel van de eigenaren afziet van deelname aan het geluidsisolatieproject en omdat uit onderzoek blijkt dat een relatief groot aantal woningen al in de bestaande toestand blijkt te voldoen aan de wettelijke eisen van de geluidwering, is het aantal woningen dat daadwerkelijk wordt voorzien van geluidwerende voorzieningen aanmerkelijk lager dan het aantal woningen dat wordt onderzocht.

In de afgelopen verslagperiode zijn 5 woningen geïsoleerd opgeleverd, waarmee het totaal aantal geïsoleerde woningen op 1110 komt. Aan 2 panden wordt door de aannemer nog werkzaamheden verricht, terwijl bij 2 andere panden de eigenaar zelf de geluidwerende voorzieningen aanbrengt. Het totale aantal lopende beroepszaken is 3. In hoofdstuk 3 wordt de voortgang van GIS-3 meer in detail besproken.

Het project wordt in 2012 financieel en administratief afgerond.

2 Essentialia

2.1 Inleiding

De luchthaven Schiphol is in een intensief bebouwde omgeving gelegen, met als gevolg dat vele omwonenden dagelijks worden geconfronteerd met geluidsoverlast van startende en landende vliegtuigen. Het beleid van de overheid is erop gericht de nadelige effecten van de luchthaven Schiphol te beperken. Daarom voert de overheid in de omgeving van Schiphol een aantal projecten uit, te weten:

- geluidsisolatieprojecten;
- aankoop en sloop van objecten binnen de geluidsloopzone en veiligheidssloopzone;
- aankoop of verplaatsen van woonschepen binnen de geluidszone;
- financiering van het Schadeschap Luchthaven Schiphol voor de behandeling van schadeclaims.

De kosten van deze projecten worden door de overheid voorgefinancierd en vervolgens grotendeels op de luchtvaartsector verhaald.

2.2 De geluidsisolatieprojecten

Al sinds het begin van de jaren tachtig worden 'geluidsgevoelige objecten' in de omgeving van Schiphol geïsoleerd. Onder 'geluidsgevoelige objecten' worden woningen, scholen en zorgcentra verstaan. De mate van isolatie hangt af van de berekende geluidsbelasting. Hierbij maakt de overheid onderscheid tussen etmaalisolatie en nachtitisolatie. Of een object voor etmaalisolatie in aanmerking komt hangt af van de geluidsbelasting die wordt berekend op basis van zogenaamde Kosteneenheden (Ke). Voor nachtitisolatie geldt het equivalente A-gewogen geluidsniveau (LAeq). In bijlage 2 van deze voortgangsrapportage vindt u een nadere toelichting.

Het isolatiegebied, zoals opgenomen in bijlage 3 en 4 van de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997 (RGV'97), is gebaseerd op geluidsc contouren die worden berekend. Bij deze berekeningen wordt rekening gehouden met de aan- en uitvliegroutes, de verkeersomvang en de vlootsamenstelling. Aanpassing van het gebruik van de luchthaven, zoals andere vliegroutes, betekent doorgaans een wijziging van de geluidsc contouren. Afhankelijk van de omvang van de wijziging wordt het isolatiegebied in de RGV'97 aangepast. Het isolatiegebied voor het etmaal is gebaseerd op 40 Ke-contour; woningen die binnen deze contour liggen worden geïsoleerd. Woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 Ke worden gesloopt. Tot mei 2003 werden woningen binnen de 55 Ke-contour, die niet voldoende konden worden geïsoleerd, eveneens gesloopt. Een woning binnen de zogenaamde 26 LAeq-contour komt in aanmerking voor isolatie van de slaapvertrekken.

GIS-1

Begin jaren '80 besloot de regering tot isolatie van woningen rond Schiphol. Onder het project Geluidsisolatie Schiphol, fase 1 (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; de klacht- en garantieregeling is in 2007 afgerond.

GIS-2

Het Project Geluidsisolatie Schiphol fase 2 (GIS-2) is in 1997 gestart. De isolatie onder GIS-2 is per 1 juli 2008 afgerond, waarbij 8.465 geluidsgevoelige objecten zijn geïsoleerd. De kosten van GIS-2 bedroegen 396,6 M€. De klacht- en garantieregeling loopt door tot 2017.

GIS-3

GIS-3 is de derde fase van het Project Geluidsisolatie Schiphol. Als gevolg van de ingebruikname van de vijfde baan is een nieuw isolatiegebied vastgesteld op basis van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). In het kader van GIS-3 worden ook woningen in beschouwing genomen die tijdens eerdere geluidsisolatieprojecten niet geïsoleerd zijn. Verder komen al geïsoleerde woningen in aanmerking voor aanvullende geluidwerende voorzieningen indien de geluidsbelasting met een bepaalde waarde is toegenomen. GIS-3 wordt, evenals GIS-2, uitgevoerd door PROGIS, zijnde een projectorganisatie van Rijkswaterstaat. In 2006 is gestart met de uitvoering van GIS-3. Inclusief administratieve en organisatorische afwikkeling kan het project in de loop van 2012 definitief worden afgerond.

2.3 Aankoop geluidsloopzones en veiligheidssloopzones Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Aankoop geluidsloopzones LIB Schiphol

Tot de inwerkingtreding van het LIB in februari 2003 was de inzet van de overheid erop gericht om woningen binnen de 55 Ke-contour, die niet konden worden geïsoleerd, aan te kopen en te slopen.

Met de inwerkingtreding van het LIB is alleen nog de aankoop van woningen mogelijk die een geluidsbelasting van meer dan 65 Ke hebben. De uitvoering van het beleid ligt sindsdien bij de betrokken (deel)gemeenten. Als gevolg van de motie-Hofstra (Kamerstuk 2001-2002, 27603, nr. 74) kunnen eigenaren overigens niet

worden verplicht om hun woning te verkopen. Als zij tot verkoop besluiten, kunnen zij hun object aan de gemeente voor aankoop aanbieden. De gemeente koopt vervolgens het desbetreffende pand tegen de onteigeningswaarde. De aangekochte woningen dienen in beginsel binnen één jaar na verwerving te worden gesloopt. De grond komt in het bezit van de desbetreffende gemeente. De gemeente kan conform de Regeling Uitkeringen Beperkingengebied Schiphol, die in juli 2003 van kracht geworden is, de gemaakte kosten declareren bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De restwaarde van de grond na de sloop van de woning wordt niet vergoed door het ministerie. De door het ministerie aan de gemeenten vergoede kosten worden doorbelast aan de luchtvaartmaatschappijen.

Aankoop veiligheidssloopzones LIB Schiphol

Het LIB stelt een veiligheidssloopzone vast rond de luchthaven. Binnen dit gebied is het zogeheten plaatsgebonden risico groter dan 10^{-5} . In dit gebied zijn geen woningen toegestaan. Aan de bewoners heeft de overheid een aanbod gedaan om hun woning of woonschip aan te kopen. De aangekochte woningen en woonschepen worden vervolgens gesloopt. Woonschepen kunnen ook worden verplaatst. Sinds juli 2003 ligt de uitvoeringsverantwoordelijkheid bij de betrokken (deel)gemeenten. De gevolgde procedure komt overeen met de procedure 'Aankoop en sloop van woningen binnen de geluidssloopzone'.

Woonschepen geluidszones Schiphol

Woonschepen kunnen niet worden geïsoleerd, omdat ze na isolatie te zwaar zouden zijn om te kunnen blijven drijven. Daarom zijn eigenaren van woonschepen binnen het isolatiegebied tot 20 augustus 2005 in de gelegenheid gesteld om hun schip voor aankoop door het Rijk aan te bieden. Ook konden eigenaren ingaan op een aanbod voor een alternatieve gelijkwaardige locatie voor hun schip. Het project is afgerond. NB Op grond van het vigerende beleid is de aankoop van woonschepen door de Staat niet meer aan de orde.

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 die verband houden met de luchthaven Schiphol. In concreto betreft het 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 de duur van tien jaar en wordt sinds 2008 jaarlijks verlengd. Verzoeken om schadevergoeding kunnen worden ingediend binnen vijf jaar nadat de bepaling waardoor schade wordt geleden onherroepelijk is geworden. In het Schadeschap zijn vertegenwoordigd het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland en in totaal 21 gemeenten en stadsdelen. Het Schadeschap heeft een onafhankelijke positie. Evenals de andere bestuursorganen die deelnemen in de Gemeenschappelijke regeling Schadeschap Luchthaven Schiphol heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu zitting in het bestuur van het Schadeschap.

2.5 Organisatie van de projecten

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is integraal verantwoordelijk voor de projecten GIS-2 en GIS-3. PROGIS, een projectorganisatie van Rijkswaterstaat, is belast met de uitvoering van de geluidsisolatie. Over de projecten 'Aankoop en sloop van woningen binnen de geluidszone' en 'Aankoop en sloop van woningen en woonschepen binnen de veiligheidszone' draagt het ministerie van Infrastructuur en Milieu de beleidsverantwoordelijkheid. De uitvoeringsverantwoordelijkheid voor deze twee projecten ligt bij de desbetreffende (deel)gemeenten. Het Schadeschap Luchthaven Schiphol is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam.

3 De projecten in hun omgeving

3.1 Beleidsontwikkelingen

Mogelijke verbeteringen in het isolatieprogramma

Om de isolatie nog beter te laten aansluiten bij de wensen van de omgeving is er in het kader van de uitwerking van de afspraken, die gemaakt zijn aan de Alderstafel, onderzocht of er verbeteringen mogelijk zijn in het isolatieprogramma, hetzij door wijzigingen in de bestaande uitvoering, hetzij door het beleid voor eventuele volgende projecten aan te passen. Randvoorwaarde hierbij is een efficiënte, effectieve en budgetneutrale besteding van de middelen die voor GIS zijn geraamd. Aangezien de uitvoering van het GIS-3 project in de laatste fase zit, richten de verbeteringen zich vooral op een eventueel nieuw isolatieprogramma. Het isolatiegebied rond Schiphol is gebaseerd op de 40 Ke-contour. In 2003 is voor de geluidsnormering rond Schiphol overgestapt op een andere dosismaat, te weten de Lden. Reeds eerder werd afgesproken dat ook voor het isolatiebeleid deze overstap gemaakt zal worden. Met de afronding van GIS-3 behoort het isolatieproject dat gebaseerd is op de Ke-systematiek tot het verleden. Indien in de toekomst het gebruik van de luchthaven Schiphol substantieel wijzigt (en daarmee ook de geluidsbelasting voor de omgeving) zal ook onderzocht worden of het isolatieprogramma uitgebreid zal worden. Dan zal ook bezien worden of deze uitbreiding gebaseerd kan worden op een Lden-waarde. Een eerste beoordeling is aan de orde als na afloop van het tweejarig experiment wordt besloten over de invoering van een nieuw normen- en handhavingstelsel voor de luchthaven Schiphol.

3.2 Communicatie

Progis informeert regelmatig alle betrokkenen. Geïnteresseerden treffen op de internetsite van het project informatie aan over de (afgeronde) GIS projecten. Ook kunnen zij via een contactformulier vragen stellen, bijvoorbeeld met het oog op de garantieregeling van de aangebrachte geluidwerende voorzieningen.

3.3 Voortgang per project

In deze paragraaf wordt gerapporteerd over de voortgang van GIS-2, GIS-3 en de overige projecten.

GIS-2

De isolatiewerkzaamheden in het kader van GIS-2 zijn, zoals hiervoor werd vermeld, op 30 juni 2008 beëindigd. Op die datum waren 8.465 objecten geïsoleerd.

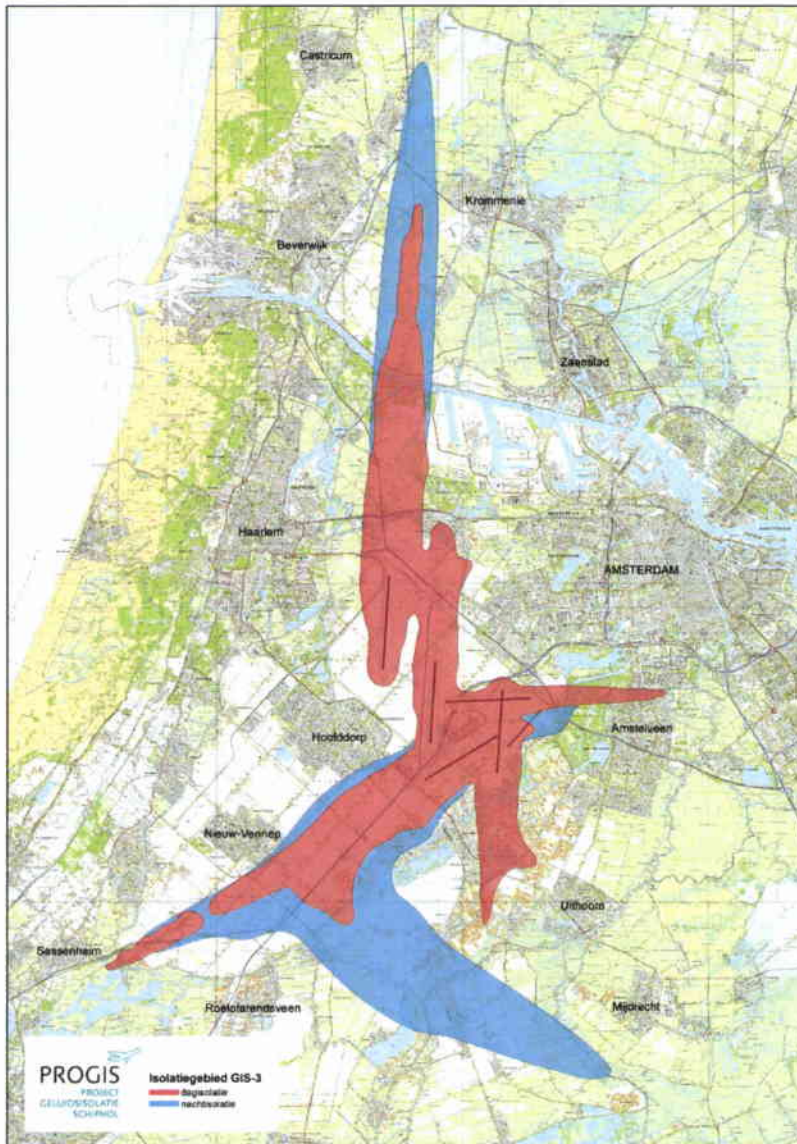
Afwikkeling eindafrekeningen

In de vorige rapportages werd melding gemaakt van het bij de Raad voor de Arbitrage voor de Bouw aanhangige arbitraal geding tussen de aannemerscombinatie dB2000 VOF en BAM Wilma en de Staat der Nederlanden over ingediende eindafrekeningen. Het door de Raad van Arbitrage aan deskundigen opgedragen onderzoek is afgerond en de resultaten zijn in een mondelinge zitting behandeld. De Raad zal in de volgende verslagperiode uitspraak doen, tenzij partijen voor die tijd een minnelijke schikking treffen. De uitspraak van de Raad kan in principe nog gevolgd worden door een hoger beroepszaak. Vanwege de onzekere uitkomst is een eventuele (positieve of negatieve) opbrengst van het arbitraal geding niet in het projectbudget GIS-2 meegenomen.

GIS-3

Binnen het isolatiegebied, dat is afgebeeld in de figuur op de volgende pagina, zijn 12.148 objecten bij PROGIS bekend die aangemerkt kunnen worden als geluidgevoelig object in de zin van de RGV'97. Van deze objecten zijn er 5.214 opgenomen in het isolatieprogramma. Het aantal objecten dat in het isolatieprogramma is opgenomen is met 1 toegenomen ten opzichte van de vorige rapportage. Het betreft een recent gebouwde woning, die destijds niet naar voren is gekomen bij een inventarisatie bij het kadaster. De woning is onderzocht en de woning is in bestaande toestand voldoende geluidwerend. Het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen is dus niet nodig. De overige objecten (6.935) zijn om verschillende redenen niet in het isolatieprogramma opgenomen, bijvoorbeeld omdat het object al onder de vigeur van GIS-1 of GIS-2 voldoende geïsoleerd is of omdat er sprake is van nieuwbouw.

Figuur 1: isolatie contouren GIS-3



De gegevens zoals deze thans bij PROGIS bekend zijn staan vermeld in onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Geluidsgevoelige objecten binnen isolatiecontouren GIS-3	
	Aantal
Geluidsgevoelige objecten binnen contouren GIS-3	12.148
Geluidsgevoelige objecten opgenomen in isolatieprogramma	5.214

Binnen het isolatieprogramma maakt PROGIS conform de RGV'97 onderscheid tussen dag- (of Ke-isolatie) en nacht-isolatie (of LAeq-isolatie). Dagisolatie biedt bescherming tegen het geluid van vliegbewegingen gedurende de gehele dag (24 uur). Nachtisolatie biedt bescherming tegen het geluid van de vluchten die van 23:00 u tot 06:00 u over of in de buurt van de woning komen. Bij dagisolatie komen de leefvertrekken (woonkamer, eetkamer en slaapkamers) in aanmerking voor isolatie. Bij nachtisolatie komen alleen de slaapkamers in aanmerking voor geluidwerende voorzieningen.

Onderstaande tabel 2 laat een verdeling zien van het isolatieprogramma GIS-3 verdeeld naar dag- en nachtisolatie.

Tabel 2: Isolatieprogramma GIS-3 verdeeld naar dag- en nachtisolatie		
	dagisolatie	nachtisolatie
Aantal woningen in GIS-3	1.351 (26%)	3.863 (74%)

Voortgang isolatieproces

In onderstaande tabel 3 is de voortgang van het isolatieprogramma GIS-3 weergegeven. In de tabel worden de navolgende vier fasen onderscheiden. In de eerste fase - de deelnemingsfase - vraagt PROGIS of de eigenaar van een woning geïnteresseerd is in deelname aan het geluidsisolatieproject; deze fase is afgerond. In de tweede fase onderzoekt een ingenieursbureau of de woning daadwerkelijk geluidwerende voorzieningen nodig heeft. In de derde fase neemt de minister het besluit tot het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. In de vierde fase worden ten slotte de geluidwerende voorzieningen aangebracht.

Op 3 juni waren 1110 objecten geïsoleerd opgeleverd. Met betrekking tot de huidige werkvoorraad wordt het volgende opgemerkt:

- Er zijn nog 2 woningen in uitvoering. De woningen zullen in juli 2012 worden opgeleverd.
- Voor 1 woning is een regelovereenkomst gesloten waarbij de eigenaar zelf vervangende en geïsoleerde nieuwbouw realiseert. De verwachting is dat de eigenaar in oktober 2012 de vervangende nieuwbouw zal opleveren.
- Voor 1 object is in november 2011 als vervolg op een beroepsprocedure een minnelijke schikking getroffen waarbij de eigenaar zorg draagt voor isolatie van een studentenhuisvesting en de Staat slechts bijdraagt in de kosten van isolatie van een (klein) deel van het gebouw. De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd als onderdeel van de revitalisering van het Uilenstede complex in Amstelveen en de laatste betaling door Progis zal plaatsvinden in 2014.
- Er lopen nog 3 zaken waar de eigenaar beroep heeft aangetekend tegen het besluit om de woning niet te isoleren. De verwachting is dat de beroepen hoogstens zal leiden tot de isolatie van 1 aanvullend pand.

Tabel 3: voortgang isolatieprogramma GIS-3			
		1-7-12	31-12-11
Woningen in isolatieprogramma		5.214	5.213
Fase 1 Deelnemingsfase	- eigenaar kiest voor isolatie	4.109	4.108
	- eigenaar kiest niet voor isolatie	1.105	1.105
	- in proces	0	0
Fase 2 Onderzoeksfase	- woning heeft isolatie nodig	1.641	1.640
	- woning heeft geen isolatie nodig	1.826	1.826
	- nog in proces bij ingenieursbureau	0	0
Fase 3 Besluitvormingsfase	- er is een isolatiebesluit	1.214	1.211
	- in proces	0	2
Fase 4 Uitvoeringsfase	- woning is opgeleverd	1.110	1.105
	- woning nog in proces bij aannemer	4	6
Uitval na fase 1	- eigenaar ziet na deelnemingsfase alsnog af van isolatie	1.169	1.169

Overige projecten

De status van de aankoop van woningen in de geluidsloopzone en de veiligheidszone is vermeld in onderstaande tabel 4

**Tabel 4: Overzicht overige projecten
(peildatum: 30 juni 2012)**

	Realisatie t/m dec 11	Realisatie verslagperiode	Realisatie totaal	Nog te realiseren	Totaal prognose	Planning gereed
Aankoop LIB geluidssloopzones Schiphol	38	0	38	5	43	Geen
Aankoop LIB veiligheidssloopzones Schiphol	61	0	61	10	71	Geen

Ten opzichte van de vorige rapportage is bovenstaande tabel gecorrigeerd voor wat betreft de aankoop in de LIB veiligheidssloopzones. Het aantal in 2011 aangekochte woningen is 1 meer dan was aangegeven in de vorige rapportage. Hierdoor komt de realisatie tot en met december 2011 op 61. Verder is 1 pand aangekocht door een derde partij met het oog op gebruik als bedrijfspand. Hierdoor is de prognose van het totaal aantal nog aan te kopen woningen verlaagd naar 71.