

# Aanvragen

Naam	Brief d.d.	nr
1. Schiphol Zuid-Oost 1 <sup>e</sup> fase/Rijk Noord	31-08-'93	MOI-061.E
2. Schiphol Zuid-Oost 2 <sup>e</sup> fase	31-03-'95	25736
3. Schiphol Noord	31-03-'95	25733
4. Schiphol Noordwest	31-03-'95	25734
5. Vijfde baan en satellietgebied	31-03-'95	25735
6. Schiphol Zuid	31-03-'95	25737
7. Vierbanenstelsel	05-10-'93	MOI-131.E

Schiphol

7 oktober

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Luchthaven Schiphol  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telex 14653  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Aan de Minister van Verkeer & Waterstaat  
mevrouw J.R.H. Maij-Weggen  
Ministerie van V&W  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer Nummer  
(020)6012509 M01-061.E

Bijlage Uw schrijven d.d.

Schiphol d.d.  
31 augustus 1993

Behandeld door

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein

Mevrouw de Minister,

Hierbij vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Onze vennootschap is eigenaresse van een aantal terreingedeelten, kadastraal bekend bij de gemeente Haarlemmermeer:

- a. sectie AK nummer 52;
- b. sectie AK nummer 55;
- c. sectie AK nummer 56;
- d. sectie AK nummer 973;
- e. sectie AK nummer 974.

Deze terreingedeelten staan bij ons geregistreerd onder de benaming "Rijk-Noord".

Ons voornemen is genoemde terreingedeelten in te richten met platformopstelplaatsen en loodsen ten behoeve van de afhandeling van vrachtvliegtuigen.

Dit voornemen past in en is geheel conform aan de aan dit terreingedeelte gegeven bestemming in het vigerende bestemmingsplan (Schiphol-Zuidoost), welk plan in april 1988 definitief is vastgesteld.

1. Waarom vrachtafhandeling op dit terreingedeelte?

De capaciteitsgrenzen van Schiphol met betrekking tot de afhandeling van luchtvracht komen in zicht. Op jaarbasis kan op Schiphol-Centrum en op Schiphol-Zuid circa 1,3 miljoen ton luchtvracht worden afgehandeld, gespecificeerd als volgt:

- a. Schiphol-Centrum: 0,7 miljoen ton vracht;
- b. Schiphol-Zuid: 0,6 miljoen ton vracht.

Anno 1995 zal, conform de prognose, dit totaal tonnage van 1,3 miljoen ton zijn bereikt. Vanaf eind 1995, begin 1996, zal er derhalve aanvullende capaciteit beschikbaar moeten zijn teneinde op een verantwoorde wijze aan de vraag naar afhandelingsfaciliteiten te kunnen voldoen. Als gezegd, het vigerende bestemmingsplan "Schiphol-Zuidoost" (april 1988) heeft met deze ontwikkeling rekening gehouden en voorziet dan ook in realisering van de geschetste behoefte dezerzijds.

2. Waarom dit verzoek tot aanwijzing?

Juist in verband met deze door Schiphol op dit terreingedeelte te entameren afhandelingsactiviteiten, dient onzes inziens het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op dit terreingedeelte van toepassing te zijn. In het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchtvaartterrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken (bijv. Luchtvaartinspectie).

Gezien deze aspecten moge het als vanzelfsprekend worden beschouwd dat dit terreingedeelte wordt gebracht onder de publiekrechtelijke vigeur van de luchtvaartwetgeving. Daartoe is aanwijzing tot luchtvaartterrein een vereiste.

3. Heeft aanwijzing gevolgen voor de vastgestelde geluidscontour?

In relatie tot afhandeling van vracht van zowel vracht- als combivliegtuigen wordt door de luchthaven de aanleg gepland van een 12-tal vliegtuigopstelplaatsen in onderhavig gebied, ten oosten van de baan 06-24.

De aanleg en het gebruik van het beoogde nieuwe vrachtplatform heeft geen negatieve consequenties voor de geluidbelasting. Dit geluid is reeds verdisconteerd in de berekende Kosten-geluidscontouren voor de bestaande en de toekomstige situatie, die in het kader van de I-MER voor het Project Mainport en Milieu Schiphol zijn opgesteld. Zoals U weet, is daarbij geen sprake van een toename van de geluidsbelasting, maar van een afname, ondanks een gestage groei van het vliegverkeer.

In het onderhavige geval gaat het bovendien om een relatief klein aantal vliegtuigbewegingen. Deze type's vrachtvliegtuigen kennen een relatief lange "omdraaitijd". Deze bewegingen zullen geen zichtbare invloed hebben op de ligging van de Kosten-geluidscontouren.

Ten aanzien van het vliegtuiglawaai op de grond kan worden opgemerkt, dat er in de nieuwe, beoogde situatie weliswaar sprake zal zijn van een beperkt aantal vliegtuig-taxibewegingen aan de zuid/zuid-oostzijde van de Kaagbaan. De hierdoor veroorzaakte geluideffecten zullen buiten het ter plaatse te vergroten luchtvaartterrein nauwelijks waarneembaar zijn. Bovendien zal de aanwezigheid van de le linie vrachtloodsen, met een hoogte tussen 18 en 24 meter, aan de landzijde van het platform een zekere afscherpende werking hebben voor het achterliggende gebied.

Dit geldt met name voor taxiënd verkeer, maar in mindere mate ook voor het verkeer op de baan, startend 24 en landend 06.

De aanleg van het platform zal in combinatie met de hoogte van de voorgevel van de vrachtloodsen (aan platformzijde) per saldo eerder een geluidbeperkende dan een geluidintensiverende werking hebben in onderhavig gebied en directe omgeving.

Zoals gezegd is er voor de wijdere omgeving, in termen van de Kecontour, geen effect, dat reeds niet in de berekende contour is verdisconteerd.

Zie voor het gebruik en de inrichting ook hierna onder 4, het Plan in Hoofdzak en de kaart in bijlage 1 (tekening OGP 36/44, van 3-5-1993).

4. Bescheiden als bedoeld in artikel 18 lid 2 juncto artikel 20 lid 2, leden a, b, c en d Luchtvaartwet

Terzake gaan in tweevoud de volgende bescheiden hierbij.

a. **Artikel 20 lid 2 sub a LVW**

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen waarin opgenomen de kadastrale aanduiding, duidelijk staan aangegeven.

Bijlage: 2

b. **Artikel 20 lid 2 sub b LVW**

Een lijst van de kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen, onder vermelding van:

1. kadastrale grootte;

2. namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren;

3. namen en woonplaatsen van persoonlijk gerechtigden.

Bijlage: 3

c. Een lijst van de zakelijke rechten waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede) gerechtigden, gevestigde erfdiensbaarheden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens.

zie Bijlage: 3

d. Artikel 20 lid 2 sub d LVW

"Plan in Hoofdzaak",  
voor de aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein.

Gebruik en functie

Aanwijzing van het onderhavige gebied tot luchtvaartterrein vormt een belangrijke randvoorwaarde voor de beoogde uitbreiding van het vrachtgebied en dus van de vrachtfunctie van luchthaven Schiphol. De functie van dit gebied komt deels voort uit het overhevelen van vrachtcapaciteit vanuit het centrale, zuidelijke en oostelijke areaal naar het zuid-oostelijke areaal. Deels verschaft het ook accommodatie voor de voorziene en nagestreefde groei van de afhandeling van luchtvracht op Schiphol.

In het gebied zal ruimte worden geschapen voor:

- een twaalfstal vliegtuigopstelplaatsen voor limietvliegtuigen op een nieuw aan te leggen platform;
- eerste- en tweede-linie loodsen voor de afhandeling van luchtvracht, inclusief ondersteunende kantoren;
- de aanleg van twee additionele exits van/naar baan 06-24, aan de zuid-oostelijke zijde van die baan;
- de bouw van een tunnel onder baan 06-24 voor vrachtverkeer en voertuigen voor platformafhandeling; deze tunnel voert vanuit Schiphol-zuid naar het nieuw te ontwikkelen gebied;
- landzijdige infrastructuur, aansluitingen op de Fokkerweg en t.z.t. op de om te leggen secundaire weg S-21.

De "eerste linie" verwijst naar de primaire afhandeling van vracht in en uit een vliegtuig, de "tweede linie" is de verdere verwerking, het sorteren en de (her-)distributie, mede via trucking-vervoer van luchtvracht naar andere luchthavens in Europa;

Naar verwachting zal er in dit gebied uiteindelijk 1,0 mln. ton luchtvracht (additioneel) kunnen worden afgehandeld, op jaarbasis.

De totale capaciteit van de luchthaven is dan weer adequaat om het voorziene volume van 2 à 2,3 mln. ton in het jaar 2002/2003 te kunnen afhandelen.

Met de aan- en afvoer van genoemde 1,0 mln. ton hangen, naar onze verwachting, uiteindelijk 4000 vliegtuigbewegingen per jaar samen - van en naar het zuid-oostelijke platform- naast de landzijdige afhandeling met vrachtwagens en/of transfer naar andere luchthavens als luchtvracht via trucks (onder "airway-bill").

Een nadere detaillering van de vervoersontwikkeling zal in het Gebruiksplan luchthaven Schiphol voor de jaren na ingebruikname worden verwerkt.

Omdat dit platform primair wordt bestemd voor de afhandeling van vrachtvliegtuigen en de gebruikers van de luchthaven van vele type's gebruik maken, zullen alle vliegtuigtypes moeten kunnen worden afgehandeld op het betreffende zuid-oostelijke platform.

#### Inrichting van het gebied

Op de in bijlage 2 getekende kaart staat ook de oppervlakte van het gebied aangegeven ten aanzien waarvan de wijziging van de aanwijzing wordt gevraagd:

- het platform meet bij benadering 900 x 150 meter;
- de totale diepte van de eerste- en tweede-linie beslaat ong. 600 meter.
- de hoogte van de bebouwing zal in overeenstemming zijn met de voorschriften dienaangaande zoals in het vigerende bestemmingsplan vermeld.

De landzijdige ontsluiting en verdere inrichting zijn in bovenstaande alinea's reeds aan de orde gesteld.

#### Fasering ingebruikname

De luchthaven is voornemens om het gebied, na aanwijzing, in 1997 operationeel in gebruik te nemen. Aanvankelijk zal de aanleg van het platform en van de opstelplaatsen worden beperkt tot een capaciteit voor de gelijktijdige afhandeling van 8 vliegtuigen. Later in de jaren negentig kan de capaciteit dan worden aangepast aan de voortgaande ontwikkeling van de vraag.

Dit geldt m.m. voor de ontwikkeling van de vrachtloodsen. In 1997 dienen de eerste vrachtafhandelaren op Zuid-Oost operationeel te zijn. Het gaat hierbij om ca. 40.000 m<sup>2</sup> platformloods. Deze uitbreiding hangt nauw samen met de sterke groei als mede een noodzakelijke herinrichting t.b.v. de KLM op Centrum, waarbij de aldaar aanwezige capaciteit in de vorm van vrachtgebouw 4 tijdelijk met 20.000 m<sup>2</sup> moet worden gereduceerd. Deze faciliteit komt pas na één tot twee jaar in aanzienlijk verkleinde vorm weer beschikbaar. Op termijn zal de platform loodscapaciteit op Zuid-Oost tot 2002/2003 worden uitgebreid tot 100.000 m<sup>2</sup>.

De ontwikkeling van faciliteiten t.b.v. expediteurs zal echter reeds ruim vóór die tijd moeten kunnen starten, aangezien het huidige areaal Zuid voor wat betreft deze functies geheel volgebouwd is. Gelet op de huidige marktontwikkeling en de reeds geregistreerde uitbreidingsbehoefte zal "Rijk-Noord" voor deze functies reeds in 1995/1996 beschikbaar moeten zijn.

De landzijdige wegontsluiting van dit gebied en de tunnel onder baan 06-24 dienen wel in één keer te worden gerealiseerd. Op basis van bovengenoemde gefaseerde ontwikkeling zal met de noodzakelijke tunnelbouw onder de baan 06-24 reeds in 1996 moeten worden gestart.

De op dit plan in hoofdzaak betrekking hebbende tekening gaat als bijlage hierbij.

Bijlage: 1

##### 5. Belang van een separaat besluit

Bij eerste beschouwing kunt U zich de vraag stellen, of deze aanwijzing kan worden gecombineerd met de PKB-Schiphol en de daaruit voortvloeiende Luchtvaartwetprocedure's.

Wij pleiten er evenwel voor, deze aanvraag separaat in behandeling te willen nemen. Daartoe is ook alle aanleiding, menen wij.

Allereerst dienen wij op de kortst mogelijke termijn zekerheid te hebben over de mogelijkheid om bedoeld perceel als vrachtgebied en platform te kunnen ontwikkelen. Dit hangt ten nauwste samen met het moment waarop het principebesluit binnen het bedrijf moet worden genomen om de investeringen ten behoeve van die ontwikkeling te starten. De bouw van een tunnel onder de Kaagbaan 06-24 maakt hier onderdeel van uit. Dit gegeven gecombineerd met enerzijds de looptijd van de bouw en aanleg, voor één en ander operationeel is en anderzijds de krapte op het huidige vrachtgebied, die door de groei van het vrachtverkeer alleen maar actueler wordt, noopt ons thans tot deze aanvraag. Einde 1993 dient de voorbereiding te starten en vanaf september 1994 zal met het bouwrijp maken van het terrein worden begonnen. Bedoeld investeringsbesluit dient zo spoedig mogelijk in 1994 te worden genomen, doch uiterlijk in juni 1994.

Daarnaast wordt de feitelijke snelle realisatie van dit project aanzienlijk vereenvoudigt in vergelijking met onderdelen van het PMMS/PKB, doordat de gronden al eigendom van de NV zijn en het beoogde gebruik in overeenstemming is met het geldende bestemmingsplan van de gemeente Haarlemmermeer.

Recapitulerend leidt dit tot het volgende tijdschema:

- 1997 : 1e linie loodsen operationeel, 40.000 m<sup>2</sup> + platform
- 1996 : start bouw 1e linie loodsen + platform
- 1995-1996: expeditie faciliteiten operationeel, 2e linie
- 1996 : start bouw tunnel 06-24
- sept.1994: start bouwrijp maken Rijk-Noord
- juni 1994: definitieve investeringsbeslissing Rijk-Noord + infrastructuur
- eind 1993: voorbereiding bouwrijpmaken

In aansluiting op bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er op korte termijn een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van dit terreingedeelte tot luchtvaartterrein.

N.V. Luchthaven Schiphol

ir. drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

Bijlagen:

- 1 tekening OGP 36/44
- 2 kaart van het aan te wijzen gebied, wijziging aangewezen Luchtvaartterrein
- 3 kadastrale gegevens/zakelijk gerechtigden



25

24

AI

AI

AI

107

106

105

60

53

AK

AK

AK

55

974

52

42 NIET

979

43

44

45

753

754

759

747

746

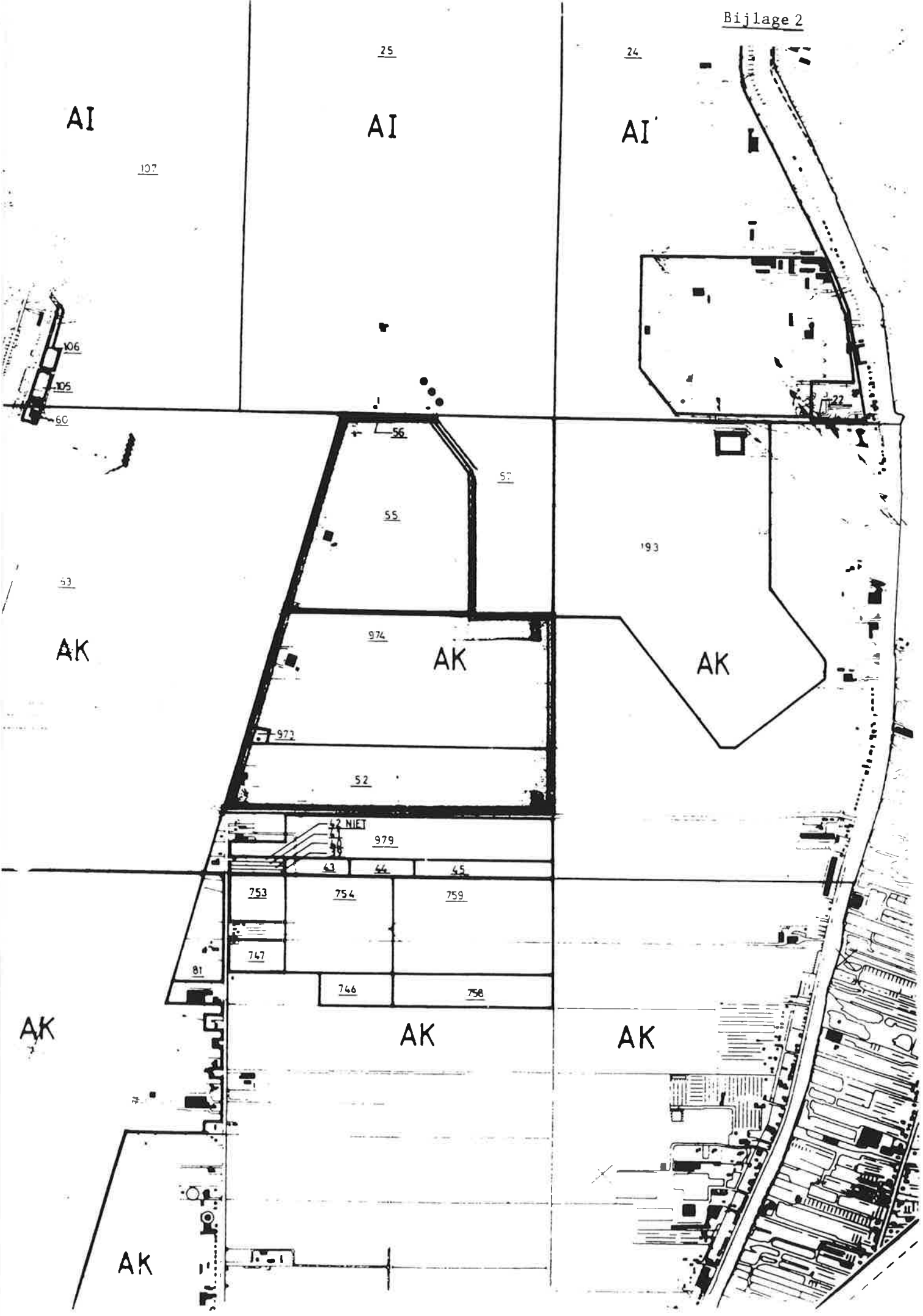
758

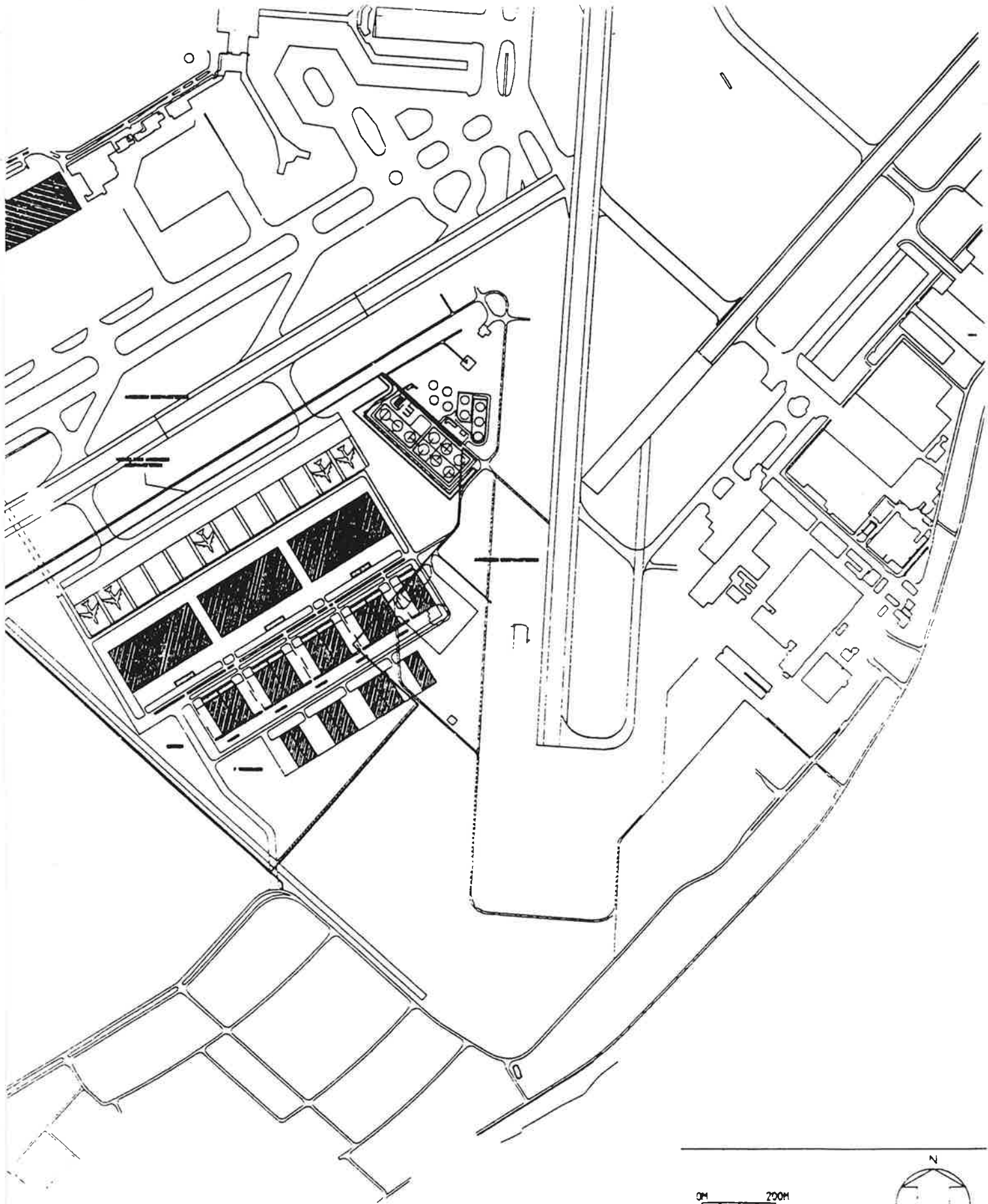
AK

AK

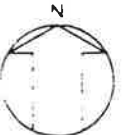
AK

AK





0M 200M



1E FASE  
SCHIPHOL PUK  
3-5-93  
178 100 100 100



# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Mevr. A. Jorritsma-Lebbink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d.
(020) 6012309	25736	3		31 maart 1995

Behandeld door  
Drs. J.S.M. Wagemakers

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein van Schiphol-Zuidoost,  
Tweede fase

Mevrouw de Minister,

Hierbij verzoeken wij U om het terrein dat bij ons is geregistreerd onder de benaming Schiphol-Zuidoost, tweede fase, aan te wijzen als luchtvaartterrein.

Het is ons voornemen het genoemde terrein in te richten met platformopstelplaatsen en loodsen ten behoeve van de afhandeling van vrachtvliegtuigen. De aanwijzing van dit terrein als luchtvaartterrein is conform het Regeringsbesluit PKB Schiphol en Omgeving en de ruimtelijke uitwerking daarvan in de aanstaande herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

De betreffende terreingedeelten zijn kadastraal bij de gemeente Haarlemmermeer geregistreerd, zoals opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3.

De N.V. Luchthaven Schiphol is ten dele eigenaresse van voornoemde terreingedeelten. De nog niet in ons bezit zijnde terreinen zullen wij allereerst langs minnelijke weg trachten aan te kopen. De daarna nog niet in eigendom verkregen terreingedeelten zullen via een onteigeningsbesluit moeten worden verworven.

## Waarom dit verzoek tot aanwijzing

In verband met de door de N.V. Luchthaven Schiphol op dit terrein te ontwikkelen afhandelingsactiviteiten, dient ons inziens het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op dit terrein van toepassing te zijn, dit in het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchthaventerrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken.

**De bijbehorende kaart is als losse bijlage onder nummer NVLS 869991 opgenomen**

### **Gebruik en functie van het aan te wijzen luchtvaartterrein**

Het gebied Schiphol-Zuidoost, tweede fase, wordt, evenals de eerste fase van Schiphol-Zuidoost, bestemd en ingericht voor de afhandeling van luchtvracht.

Het gebied biedt voldoende ruimte om de voorziene groei van de luchtvracht tot 2015 te kunnen accommoderen. Deze ruimte is nodig voor het accommoderen van de volgende functies:

- \* vliegtuig-opstelplaatsen
- \* vrachtloodsen met daarbij behorende kantoorruimten die een directe relatie hebben met het platform (eerste linie vracht)
- \* tweede linie-vrachtloodsen met ondersteunende activiteiten die toeleverend zijn aan de eerste linie
- \* centrale functies ten behoeve van voornoemde bedrijven, zoals dienstverlening en nutsvoorzieningen
- \* landzijdige infrastructuur voor de aansluiting op Centrum en Zuid

Daarnaast moet extra ruimte beschikbaar zijn voor specifieke toekomstige voorzieningen, zoals:

- \* voorzieningen ten behoeve van de mogelijke aan- en afvoer van goederen per trein
- \* Voorzieningen voor categorieën goederen die een specifieke afhandeling vergen, zoals bijvoorbeeld koelfaciliteiten en ruimtes voor veterinaire controles

De toekomstige bedrijven hebben een sterke relatie met platformactiviteiten. Op dit terrein gelden dezelfde regels en sancties als op Schiphol Centrum.

Het terrein krijgt een verbinding met Schiphol-Centrum en Schiphol-Zuid. Een tunnel onder de Kaagbaan maakt daarbij interne transport mogelijk. Externe transport wordt over de reeds bestaande infrastructuur geleid.

### **Heeft de aanwijzing gevolgen voor de geluidscontour**

Gelet op de functie van dit gebied heeft de ingebruikname hiervan geen directe gevolgen voor de geluidsbelasting in de omgeving.

### Fasering en ingebruikname

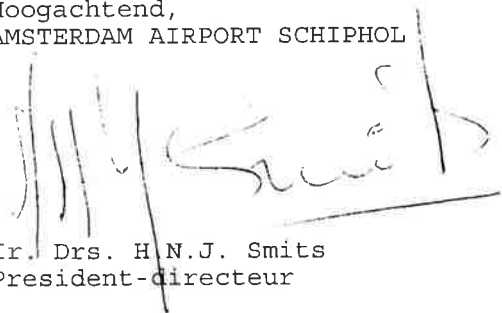
De fasering van de uitbreiding van de vrachtafhandelingsfaciliteiten is er op gericht om eerst het gebied Schiphol-Zuidoost, eerste fase, vol te benutten, alvorens over te gaan op de ontwikkeling van Schiphol-Zuidoost, tweede fase.

Vanwege een noodzakelijke optimale en op de wensen van de klanten toegesneden planning van de uitbreiding van de eerste linie vrachtloodsen kan het echter nodig zijn de gebieden Zuidoost, eerste fase, en Zuidoost, tweede fase, aan weerszijden van de geplande tunnel naar Schiphol-Centrum tegelijkertijd te ontwikkelen.

Dit kan tot gevolg hebben dat het gebied Zuidoost, tweede fase, al vóór het jaar 2000 in ontwikkeling moet worden genomen.

In aansluiting op het bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van dit terreingedeelte tot luchtvaartterrein.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. Drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

## **Bijlagen**

Terzake gaan in tweevoud hierbij :

### **Bijlage 1**

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen, duidelijk staan aangegeven, met vermelding van de kadastrale aanduiding.

### **Bijlage 2**

Een lijst van de kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen met vermelding van :

- \* de kadastrale grootte
- \* de namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren.
- \* namen en woonplaatsen van persoonlijk gerechtigden.

### **Bijlage 3**

Een lijst van de zakelijke rechten, waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede) gerechtigden, gevestigde erfdienstbaarheden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens.





N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Mevr. A. Jorritsma-Lebbink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d.
(020) 6012309	25733	3		31 maart 1995

Behandeld door  
Drs. J.S.M. Wagemakers

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein van Schiphol-Noord

Mevrouw de Minister,

Hierbij verzoeken wij U om het terrein dat bij ons is geregistreerd onder de benaming Schiphol-Noord aan te wijzen als luchtvaartterrein. De aanwijzing van dit terrein als luchtvaartterrein is conform het Regeringsbesluit PKB Schiphol en Omgeving en de ruimtelijke uitwerking daarvan in de aanstaande herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

De betreffende terreingedeelten zijn kadastraal bij de gemeente Haarlemmermeer geregistreerd, zoals opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3.

De N.V. Luchthaven Schiphol is eigenaresse van deze terreingedeelten

#### Waarom dit verzoek tot aanwijzing

In verband met de door de N.V. Luchthaven Schiphol op dit terrein ontwikkelde en te ontwikkelen luchthaven-gebonden activiteiten, dient naar onze mening het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op dit terrein van toepassing te zijn, dit in het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchthaventerrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken.

#### Gebruik en functie van het terrein

Het terrein is ingericht en bestemd voor luchthavengebonden bedrijven welke een sterke relatie met platformactiviteiten hebben. Het terrein is als zodanig reeds sinds 1992 in gebruik. Op het resterende terrein kunnen, voor zover de van overheidswege opgelegde restricties in het kader van het veiligheidsbeleid dat toelaten, soortgelijke bedrijven of parkeerfuncties ondergebracht worden.

Op het gebied gelden dezelfde regels en sancties als op Schiphol-Centrum. Het terrein heeft een ontsluiting recht tegenover de bestaande noordelijke toegangsweg naar het Schipholareaal.

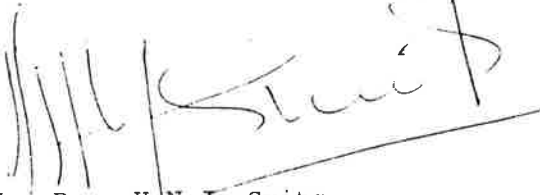
**De bijbehorende kaart is als losse bijlage onder nummer NVLS 869980 opgenomen**

**Heeft de aanwijzing gevolgen voor de geluidscontour**

Gelet op de functie van het gebied heeft het gebruik hiervan geen gevolgen voor de geluidsbelasting in de omgeving.

In aansluiting op het bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er op korte termijn een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van dit terreingedeelte tot luchtvaartterrein.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. Drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

## Bijlagen

Terzake gaan in tweevoud hierbij :

### Bijlage 1

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen, duidelijk staan aangegeven, met vermelding van de kadastrale aanduiding.

### Bijlage 2

Een lijst van de kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen met vermelding van :

- \* de kadastrale grootte,
- \* de namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren.
- \* namen en woonplaatsen van persoonlijk gerechtigden.

### Bijlage 3

Een lijst van de zakelijke rechten, waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede) gerechtigden, gevestigde erfdienstbaarheden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens.



# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Mevr. A. Jorritsma-Lebbink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d.
(020)6012309	25734	3		31 maart 1995

Behandeld door  
Drs. J.S.M. Wagemakers

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein van Schiphol-Noordwest

Mevrouw de Minister,

Hierbij verzoeken wij U om het gebied dat bij ons is geregistreerd onder de benaming Schiphol-Noordwest (Driehoek Post Sloten) aan te wijzen als luchtvaartterrein. Het is ons voornemen dit gebied in de toekomst in te richten ten behoeve van ondersteunende luchthavengebonden activiteiten. Dit voornemen is conform het Regeringsbesluit PKB Schiphol en Omgeving en de ruimtelijke uitwerking daarvan in de aanstaande herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

De betreffende terreingedeelten zijn kadastraal bij de gemeente Haarlemmer geregistreerd, zoals opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3.

De N.V. Luchthaven Schiphol is ten dele eigenaresse van voornoemde terreingedeelten. De nog niet in eigendom zijnde terreinen zullen wij allereerst langs minnelijke weg trachten aan te kopen. De daarna nog niet in eigendom verkregen terreingedeelten zullen via een onteigeningsbesluit moeten worden verworven.

## Waarom dit verzoek tot aanwijzing

In verband met de door de N.V. Luchthaven Schiphol op dit terrein te ontwikkelen activiteiten, dient naar onze mening het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op dit terrein van toepassing te zijn, dit in het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchthaventerrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken.

**De bijbehorende kaart is als losse bijlage onder nummer NVLS 869959 opgenomen**

### **Gebruik en functie van het aan te wijzen luchtvaartterrein**

Het terrein zal bestemd moeten worden voor secundaire luchthavenfuncties, zoals een brandweerpost, onderhoud terreinen, werkterrein ten behoeve van luchthavenwerken, ondersteuning openbaar vervoer, autoparkeren en catering. De capaciteitsgrenzen met betrekking tot dit soort functies zijn nu, mede als gevolg van de vast te stellen veiligheidszônes, vrijwel bereikt.

Ongeveer 18 ha van het gebied Schiphol-Noordwest zal een groene bufferfunctie krijgen.

De toekomstige luchthavengebonden activiteiten hebben een zeer sterke relatie met het functioneren van de luchthaven. Op dit terrein gelden dezelfde regels en sancties als op Schiphol-Centrum. Het terrein zal een verbinding met Schiphol-Centrum krijgen via een viaduct over de Rijksweg 4.

### **Heeft de aanwijzing gevolgen voor de geluidscontour**

Gelet op de functie van dit gebied heeft de in gebruikname hiervan geen directe gevolgen voor de geluidsbelasting in de omgeving.

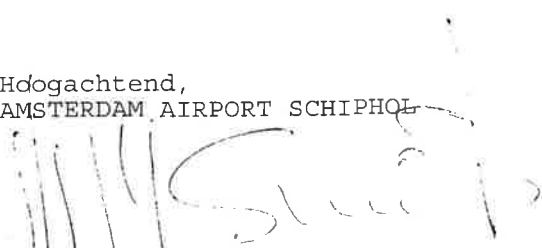
### **Fasering en ingebruikname**

De N.V. Luchthaven Schiphol is gestart met de aankoop van gronden en bebouwde percelen in het betreffende gebied.

Onze planning is er op gericht om in 1996 te starten met de eerste bebouwing en aanleg van terreinen ten behoeve van de eerder genoemde secundaire luchthavenfuncties.

In aansluiting op het bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van dit terreingedeelte tot luchtvaartterrein.

Hogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. Drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

## Bijlagen

Terzake gaan in tweevoud hierbij :

### Bijlage 1

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen, duidelijk staan aangegeven, met vermelding van de kadastrale aanduiding.

### Bijlage 2

Een lijst van de kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen met vermelding van :

- \* de kadastrale grootte,
- \* de namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren.
- \* namen en woonplaatsen van persoonlijk gerechtigden.

### Bijlage 3

Een lijst van de zakelijke rechten, waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede) gerechtigden, gevestigde erfdiensbaarden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens.





# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Mevr. A. Jorritsma-Lebbink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d.
(020) 6012309	25735	3		31 maart 1995

Behandeld door  
Drs. J.S.M. Wagemakers

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein van het gebied Vijfde Baan en het Satellietgebied

Mevrouw de Minister,

Hierbij verzoeken wij U om de gebieden die bij ons geregistreerd staan als het gebied Vijfde Baan en het Satellietgebied aan te wijzen als Luchtvaartterrein.

Het is ons voornemen om het gebied Vijfde Baan in te richten ten behoeve van de aanleg en het gebruik van een nieuwe start- en landingsbaan en om het Satellietgebied in te richten met platformen voor vliegtuigopstelplaatsen met faciliteiten ten behoeve van de afhandeling van passagiers. De aanwijzing van voornoemde gebieden als Luchtvaartterrein is conform het Regeringsbesluit PKB Schiphol en Omgeving en de ruimtelijke uitwerking daarvan in de aanstaande herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzee-kanaalgebied.

De betreffende terreingedeelten zijn kadastraal bij de gemeente Haarlemmeer geregistreerd, zoals opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3.

De N.V. Luchthaven Schiphol is ten dele eigenaresse van voornoemde terreingedeelten. De nog niet in ons bezit zijnde terreinen zullen wij eerst langs minnelijke weg trachten aan te kopen. De daarna nog niet in eigendom verkregen terreingedeelten zullen via een onteigeningsbesluit moeten worden verworven.

## Waarom dit verzoek om aanwijzing

In verband met de door de N.V. Luchthaven Schiphol op deze terreinen te entameren afhandeling van het luchtverkeer dient naar onze mening het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op deze terreinen van toepassing te zijn, dit in het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchtvaartterrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken.

**De bijbehorende kaart is als losse bijlage onder nummer NVLS 869990 opgenomen**

### **Gebruik en functie Vijfde Baan-gebied**

Het is ons voornemen in het gebied Vijfde Baan een vijfde start- en landingsbaan met bijbehorend taxibanenstelsel te realiseren. De vijfde start- en landingsbaan zal een lengte moeten krijgen van 3800 meter om ook in de toekomst de nieuwe generatie grote vliegtuigen te kunnen accommoderen.

### **Gebruik en functie Satellietgebied**

Het zogenaamde Satellietgebied wordt bestemd en ingericht voor de afhandeling van passagiers. Het is ons voornemen om hiertoe in dit gebied platformen voor vliegtuigopstelplaatsen te realiseren.

### **Heeft de aanwijzing gevolgen voor de geluidscontour**

Het gebruik van het beoogde banenstelsel met een nieuwe vijfde parallelle start- en landingsbaan leidt, ondanks een verwachte verdubbeling van het luchtverkeer, tot een forse reductie van het aantal geluidsbelaste woningen ten opzichte van de huidige situatie en een toekomstige situatie zonder

Gelet op de functie van het satellietgebied heeft de ingebruikname hiervan geen directe gevolgen voor de geluidsbelasting in de omgeving.vijfde baan.

De gevolgen voor de geluidsbelasting zijn nader uitgewerkt in het Uitvoerings-MER Vijfde Parallelle Baan dat gelijktijdig met de ontwerp-aanwijzing in procedure wordt gebracht.

### **Fasering en ingebruikname**

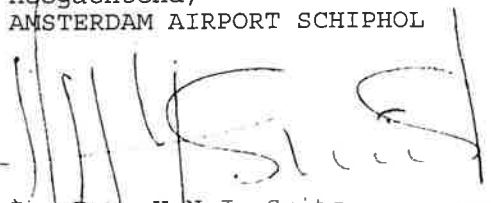
De N.V. Luchthaven Schiphol is inmiddels gestart met de minnelijke aankoop van gronden in het gebied Vijfde Baan en het Satellietgebied.

Nadat voornoemde gebieden zijn aangewezen als luchtvaartterrein, moeten er nog een groot aantal uitvoeringsbesluiten worden genomen en milieuvergunningen worden verleend.

Het moment van de start van de aanlegwerkzaamheden van een vijfde baan en, daarna het operationeel zijn daarvan, is in hoge mate afhankelijk van de doorlooptijd van deze vervolgbesluitvorming.

In aansluiting op het bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van het gebied Vijfde Baan en het Satellietgebied tot luchtvaartterrein.

Hogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. Drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

## **Bijlagen**

Terzake gaan in tweevoud hierbij:

### **Bijlage 1**

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen, duidelijk staan aangegeven, met vermelding van de kadastrale aanduiding.

### **Bijlage 2**

Een lijst met kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen met vermelding van:

- \* de kadastrale grootte
- \* de namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren
- \* namen en woonplaatsen van persoonlijk gerechtigden

### **Bijlage 3**

Een lijst van de zakelijke rechten, waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede)-gerechtigden, gevestigde erfdiensbaarden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens



# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Schiphol Airport  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

ABN-AMRO Bank N.V.  
nr. 54.56.10.478  
nr. 48.67.49.304  
ING Bank  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

Ministerie van Verkeer & Waterstaat  
Mevr. A. Jorritsma-Lebbink  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Doorkiesnummer	Nummer	Bijlage	Uw schrijven d.d.	Schiphol d.d.
(020)6012309	25737	3		31 maart 1995
Behandeld door Drs. J.S.M. Wagemakers				

Betreft: Verzoek tot Aanwijzing Luchtvaartterrein van Schiphol-Zuid

Mevrouw de Minister,

Hierbij verzoeken wij U om het terrein dat bij ons is geregistreerd onder de benaming Schiphol-Zuid aan te wijzen als luchtvaartterrein. De aanwijzing van dit terrein als luchtvaartterrein is conform het Regeringsbesluit PKB Schiphol en Omgeving en de ruimtelijke uitwerking daarvan in de aanstaande herziening van het Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied.

De betreffende terreingedeelten zijn kadastraal bij de gemeente Haarlemmermeer geregistreerd, zoals opgenomen in de bijlagen 1, 2 en 3.

De N.V. Luchthaven Schiphol is eigenaresse van deze terreingedeelten

## Waarom dit verzoek tot aanwijzing

In verband met de door de N.V. Luchthaven Schiphol op dit terrein ontwikkelde afhandelingsactiviteiten, dient naar onze mening het bepaalde in de luchtvaartwetgeving mede op dit terrein van toepassing te zijn, dit in het bijzonder gelet op de aan de exploitant van een luchtvaartterrein ex Luchtvaartwet c.a. gegeven opdracht zorg te dragen voor de handhaving van en het toezicht houden op de goede orde en veiligheid, en op de aan diverse overheidsinstanties in dit kader opgedragen taken.

## Gebruik en functie van het terrein

Het terrein is ingericht en bestemd voor de afhandeling van luchtvracht en voor de accommodatie van luchthavengebonden activiteiten. Het terrein is sinds 1989 als zodanig in ontwikkeling genomen in overeenkomst met de beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat dd 17 mei 1989, welke is gebaseerd op art. 14, tweede lid van de Luchtvaartwet.

**De bijbehorende kaart is als losse bijlage onder nummer NVLS 869953 opgenomen**

Heeft de aanwijzing gevolgen voor de geluidscontour

Gelet op de functie van het gebied heeft de ingebruikname hiervan geen gevolgen voor de geluidsbelasting in de omgeving.

In aansluiting op het bovenstaande mogen wij U verzoeken te bewerkstelligen dat er op korte termijn een aanvang wordt gemaakt met de procedure tot aanwijzing van dit terreingedeelte tot luchtvaartterrein.

Hoogachtend,  
AMSTERDAM AIRPORT SCHIPHOL



Ir. Drs. H.N.J. Smits  
President-directeur

## Bijlagen

Ter zake gaan in tweevoud hierbij:

### Bijlage 1

Een kaart waarop de grootte, de ligging en de grenzen van het tot luchtvaartterrein te bestemmen gebied, en de binnen die grenzen liggende percelen, duidelijk staan aangegeven, met vermelding van de kadastrale aanduiding.

### Bijlage 2

Een lijst met kadastrale aanduidingen van de onder a. bedoelde percelen met vermelding van:

- \* de kadastrale grootte
- \* de namen en woonplaatsen van de ex kadaster zijnde eigenaren en mede-eigenaren
- \* namen en personen van persoonlijk gerechtigden

### Bijlage 3

Een lijst van de zakelijk rechten, waarmee de onder a. bedoelde percelen zijn belast, de zakelijk (mede)-gerechtigden, gevestigde erfdienstbaarheden en gegevens van heersende erven, dit alles conform de kadastrale gegevens.





# Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol  
Postbus 7501  
1118 ZG Luchthaven Schiphol  
Telefoon (020) 601 91 11

Aan de Minister van  
Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw J.R.H. Maij-Weggen  
Postbus 20 901  
2500 EX DEN HAAG

Directie  
(020)6012509 M01-131.E

Schiphol  
5 oktober 1993

**Betreft: Wijziging van de Aanwijzing Luchtvaartterrein**

Hierbij verzoek ik u de procedure voor wijziging van de Aanwijzing Luchtvaartterrein Schiphol voor het vierbanenstelsel te starten. Deze aanvraag tot wijziging van de Aanwijzing heeft betrekking op het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan.

In 1990 heeft de N.V. Luchthaven Schiphol een aanvraag ingediend met het doel het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan mogelijk te maken. Deze aanvraag is destijds niet in procedure genomen. In uw brief d.d. 28-6-1991, kenmerk VI/L 91.001778 is dit vastgelegd, waarbij werd aangegeven dat de besluitvorming over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan onderdeel wordt van het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO).

In uw overweging is destijds opgenomen dat mocht de besluitvorming in dat kader niet tijdig gereed zijn, het besluit over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan afzonderlijk kan worden genomen, zodra de Integrale Milieueffectrapportage (I-MER) gereed zou zijn. Inmiddels is duidelijk dat de I-MER zeker nog dit jaar zal worden afgerond. In deze I-MER zijn afzonderlijk herkenbaar opgenomen de gegevens voor de Uitvoerings-MER voor het vierbanenstelsel inclusief het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en verlenging van de Kaagbaan.

Beide maatregelen zijn een tussenstap in de voor de mainport noodzakelijke ontwikkeling van het vijf-parallel banenstelsel (5P), zoals in het PASO-convenant is opgenomen, dat ondersteund wordt door de Stuurgroep PMMS en in het thans voorliggende concept van de PKB-deel I wordt voorgesteld. Het aanleggen van de 5e baan is en blijft de intentie van de NVLS.

In het PASO-convenant werd vervolgens vastgelegd dat in 1993 besluitvorming zal plaatsvinden over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de verlenging van de Kaagbaan.

De NVLS heeft altijd gestreefd naar een spoedige integrale besluitvorming over de ontwikkeling van het banenstelsel op Schiphol, het 4- en 5P-banenstelsel.

5 oktober 1993

Inmiddels is echter duidelijk geworden dat de destijds in het PASO gemaakte afspraak over het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, binnen de thans bekende planning van het Project Mainport en Milieu Schiphol niet meer tijdig gerealiseerd kan worden. De I-MER en de U-MER zijn inmiddels gereed, zodat aan de genoemde voorwaarden voor afzonderlijke besluitvorming wordt voldaan.

De gemaakte afspraken in het PASO zijn erop gericht dat er voor Schiphol in 1995 een geluidzone zal zijn vastgesteld. Deze afspraak heeft door de rechtszaak die in 1992 is aangespannen door de gemeente Aalsmeer een dwingend karakter gekregen. Zich baserend op de planning van het PASO en PMMS, heeft de rechter namelijk het Rijk opgelegd er alles aan te doen om ultimo 1995 een geluidzonerings voor Schiphol te hebben vastgesteld.

Het is daarom essentieel dat de zonerings vóór deze kritische datum is afgerond.

In deze zonerings dient tevens rekening te worden gehouden met de consequenties van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en de Verlengde Kaagbaan. Over de noodzaak van deze maatregelen, die deel uitmaken van het PASO-pakket, bent u reeds geïnformeerd in onze Startnotitie U-MER.

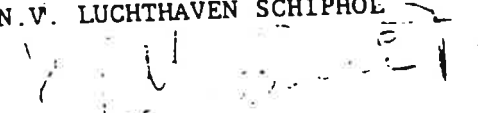
In de planning van onderhoud en werkzaamheden aan het banenstelsel baseert de N.V. Luchthaven Schiphol zich op de noodzaak van deze maatregel, bezien vanuit de verkeersontwikkeling en het zoveel mogelijk vermijden van (geluid)hinder voor de omgeving. Dit betekent dat groot onderhoud en werkzaamheden aan een baan dienen te worden gecombineerd, opdat de baanbeschikbaarheid en de standaard aan- en uitvliegroutes zo min mogelijk verstoord worden.

Om die redenen is het noodzakelijk dat de werkzaamheden aan de Zwanenburgbaan ultimo 1994 kunnen starten, zodat deze baan voor de winter van 1995 weer in bedrijf kan zijn.

Ik acht alle bovengenoemde redenen dermate dringend, dat aan een afzonderlijke procedure voor de zonerings van het vierbanenstelsel niet te ontkomen valt.

Zodra de PKB deel I zal zijn gepubliceerd, zal de N.V. Luchthaven Schiphol de Startnotitie voor de Uitvoerings-MER voor het banenstelsel 5-parallel indienen.

Hoogachtend,  
N.V. LUCHTHAVEN SCHIPHOL

  
~~Mr.~~ H.N.J. Smits  
President-directeur

T.A.V. 04/LLD  
graag commentaar 1/9/89

Min. v. Verkeer en Waterstaat  
Ingekomen

10 MEI 1990

Schiphol

N.V. Luchthaven Schiphol BSG/05540  
Postbus 7501  
1118 ZG Luchthaven Schiphol  
Telefoon (020) 601 91 11  
Telex 14653  
Telefax (020) 604 14 75  
Handelsregister Haarlem nr. 29174

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat  
Mevrouw J.R.H. Maij-Weggen  
Postbus 20901  
2500 EX 's-Gravenhage

Algemene Bank Nederland N.V.  
nr. 54.56.10.478  
Amsterdam Rotterdam Bank N.V.  
nr. 48.67.49.304  
Nederlandsche Middenstandsbank N.V.  
nr. 69.76.60.729  
Postbank 637106

UH 10/5

SG/M  
→ RU

Doorkiesnummer Nummer  
6012581 8302

Bijlage Uw schrijven d.d. Schiphol d.d.

Rijksluchtvaartdienst 1990	
Reg. nr. L	90.005221
Klass. nr.	V4.12 Startnot/WVCP
Datum	15 MEI 1990
Ter behandeling aan:	Opbergen
DG	Opbergen
Grillen	
...	

Betreft : startnotitie

Zeer geachte mevrouw Maij-Weggen.

E.S.G. 10/5-90  
4387

In vervolg op onze brief van 15 juni 1989 hebben wij het genoegen u hierbij de MER-startnotitie toekomen inzake het tweezijdig gebruik van de Zwanenburgbaan (01L-19R). Een copie van deze brief is verzonden aan de minister van VROM.

Deze notitie is opgesteld mede op advies van de Stuurgroep COS ter voorbereiding van de verdere besluitvorming over bovenstaande maatregel in het kader van de Luchtvaartwet.

Het gaat hier om een activiteit die in het kader van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne als m.e.r.-plichtig wordt beschouwd.

De aanleiding van het treffen van maatregelen die al in 1992 een tweezijdig baangebruik van de 01L mogelijk moeten maken is gelegen in de vertragingen die momenteel optreden bij de afhandeling van met name het landende vliegverkeer gedurende de piekuren in periodes van slecht zicht. Deze vertragingen tasten de betrouwbaarheid van de luchthaven aan en daarmee de punctualiteit, hetgeen een bedreiging vormt voor de overstapfunctie en de concurrentiepositie van Schiphol in Westeupees verband.

In de praktijk gaat het om 1,2% van het aantal vliegtuigbewegingen in het jaar 2000.

Naar verwachting zal deze maatregel dan ook leiden tot een zeer geringe toename van de geluidbelasting bij Rijsenhout. Het betreft hier grotendeels onbewoond gebied, zodat er vermoedelijk nauwelijks sprake zal zijn van een toename van de geluidhinder.

Omdat het hier gaat om een zeer partiële maatregel met naar verwachting marginale effecten op de omgeving, hebben wij gemeend deze aanvraag te moeten indienen vooruitlopend op verdere besluitvorming inzake het Plan van Aanpak en geluidzonering van de luchthaven Schiphol.

Gaarne zijn wij tot nadere toelichting bereid.

Met vriendelijke groeten,  
N.V. LUCHTHAVEN SCHIPHOL



Drs. R. den Besten  
President-Directeur