



Onderzoek VenW en VROM

over vrijgeven uitsluitingsgebied Nota Ruimte:
Scheg in Amstelveen

Inleiding en Achtergrond

- In het overleg met de gemeente Amstelveen op 24 september 2008 is gesproken over de te verwachten ligging van de 20Ke contour bij uitvoering van het Aldersadvies en daaraan verbonden de mogelijkheid om de bouwbeperking in het gedeelte van de noorder Legmeerpolder liggend aan (of buiten) die contour, bekend als de Scheg, op te heffen.
- In vervolg hierop is in het Aldersadvies van 1 oktober 2008 de volgende afspraak opgenomen:

Anticiperend op de eerder genoemde mogelijke actualisatie van de ruimtelijke beperkingengebieden van het LIB Schiphol, zal het Rijk samen met de gemeente Amstelveen, de provincie Noord-Holland, de Luchtverkeersleiding Nederland en Schiphol bezien of het uitsluitingsgebied Legmeerpolder (de zogenaamde Scheg) kan worden vrijgegeven. Reden hiervoor is dat de argumentatie die indertijd is gebruikt om dit gebied als uitsluitingsgebied aan te wijzen, namelijk het daar creëren van ontwikkelingsruimte voor de luchthaven, op basis van de nu beschikbare informatie uit de Strategische Milieuverkenning 2020 niet langer van toepassing is.

Een en ander zal nog worden geverifieerd op basis van het aantal vliegtuigbewegingen en hun corresponderende routes die passen binnen de grenzen van gelijkwaardigheid. Daarnaast zal het Rijk onderzoeken welke toekomstige effecten zouden kunnen ontstaan vanuit de lange termijnverkenning voor Schiphol op de locatie van dit uitsluitingsgebied. Afsproken is een definitieve uitspraak te doen voordat de convenanten Hinderbeperking en Omgevingskwaliteit worden getekend.

Onderzoek Rijk: uitvoering opdracht

Mogelijke invloed parallelle Kaagbaan (lange termijn reservering): onderzoek Rijk

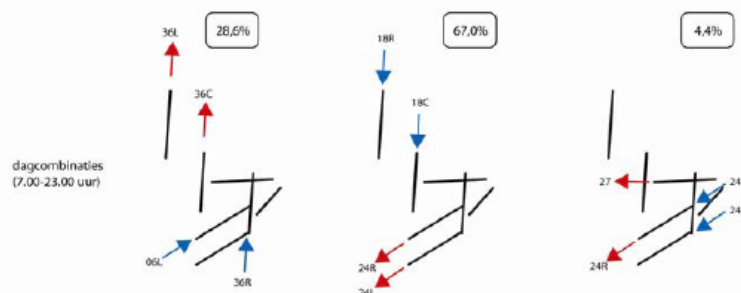
Verkeer en Waterstaat heeft op 21 oktober 2008 met LVNL, Schiphol, To70 en VROM beredeneerd wat de mogelijke impact op de Scheg is bij in gebruik nemen van een parallelle Kaagbaan.

- Van de mogelijke configuraties van een 6^e parallelle Kaagbaan op Schiphol uit het Lange Termijn onderzoek van het Rijk is de optie 6PK het meest waarschijnlijk. Deze verhoudt zich het beste tot de ruimtelijke reservering.
- De parallelle Kaagbaan zal hoofdzakelijk als start- en landingsbaan naar en van het zuid(westen) worden gebruikt (zie figuur hieronder).

6PK

Gebruik

Onderstaande figuur geeft de dagcombinaties en de verdeling van het verkeer over de baancombinaties weer. Het gebruik in de nachtperiode is gelijk aan 5P.



- In dit alternatief is de parallelle Kaagbaan beschikbaar voor zowel starts als landingen.



Onderzoek VenW en VROM

over vrijgeven uitsluitingsgebied Nota Ruimte:
Scheg in Amstelveen

- In 2007 is door onderzoeksbureau To70 indicatief gerekend aan milieueffecten van het gebruik van 6PK. Die variant kent een preferent zuidelijk gebruik.
- In overleg met Schiphol zijn door To70 plausibele routes bepaald voor het onderzoek. Deze routes sluiten zoveel mogelijk aan bij huidige routes van de Kaagbaan. Deze gaan niet tussen Amstelveen en Uithoorn door, maar lopen zuidelijker.
- Gelet op het plausibele operationele gebruik om te starten in zuidelijke richting is het dus niet logisch om te veronderstellen dat verkeer van de parallelle Kaagbaan (6PK) bij uiteindelijke aanleg en gebruik wél de route tussen Uithoorn/Aalsmeer en Amstelveen (Arnem/Andik) zal vliegen.
- Landen vanuit het noordoosten is vanuit de operatie ook mogelijk. In het onderzoek is verondersteld dat ongeveer 5% van het verkeer op de 6PK dit zal doen (zie figuur).
- Starten in noordelijke richting over Amstelveen/Amsterdam is mogelijk, maar ligt vanuit operationeel gebruik niet logisch of verwacht. Vliegtuigen zouden dan naar de zuidkant van de 6PK moeten taxiën om van daar te starten in noordoostelijke richting. Naast operationele bezwaren is dit ook vanuit hinder de minst logische manier om 6PK te gebruiken. Het verkeer start dan over/richting Amstelveen/Amsterdam.
- Starten vanaf de parallelle Kaagbaan in noordoostelijke richting is in de reservering vanuit de lange termijn wel open gehouden. Daarom geeft deze variant aanleiding om rekening te houden met een bouwhoogtebeperking vanaf 25 meter. Gelet op de plannen voor suburbane ontwikkeling (laagbouw) lijkt hier geen probleem te ontstaan.
- Gevolgen voor de geluidbelasting in de Scheg, gevolg van een herconfiguratie van de aan- en uitvliegroutes van *andere* start- en landingsbanen samenhangend met een parallelle Kaagbaan zijn op dit moment niet te verwachten.

conclusie

- Het is niet plausibel dat de geluidbelasting in de Scheg toeneemt tot meer dan 20 Ke door gebruik van een parallelle Kaagbaan 6PK.
- Er is geen belemmering voor het vrijgeven van de Scheg voor woningbouw vanuit de lange termijn reservering voor de parallelle Kaagbaan, mits geen hoogbouw.