

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER EN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 februari 1995

Hierbij doen wij u toekomen deel 3 van de Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving, het Kabinetsstandpunt, met toelichting en bijlagen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer

De Minister van Economische Zaken,
G. J. Wijers

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 8

DEEL 3: KABINETSTANDPUNT

I	Inleiding	blz. 4
II	Uitgangspunten van beleid	6
III	Beleidskeuzen luchthaven	11
IV	Beleidskeuzen substitutie	14
V	Beleidskeuzen milieukwaliteit	16
VI	Handhaving, evaluatie en monitoring	25
VII	Beleidskeuzen ruimtelijke kwaliteit	28
VIII	Beleidskeuzen ruimtelijke inrichting	31
IX	Financiën	35
X	Vervolgprocedure	38
	Figuren	39

I INLEIDING

In deze Planologische Kernbeslissing (PKB) zijn de uitgangspunten, hoofdlijnen en belangrijkste maatregelen samengevat van het door het kabinet voorgesteld beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Voor wat betreft Schiphol is de PKB een partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) waar het gaat om de omvang van het luchtvaartterrein, het banenstelsel van de luchthaven en de geluidszonering rond de luchthaven. Het in het SBL vastgelegde beleid voor Schiphol terzake komt daarmee te vervallen.

Het kabinet geeft in deze PKB uitwerking aan het beleid met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en omgeving zoals neergelegd in het beleidsconvenant Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) dat in april 1991 werd ondertekend door de convenantspartijen. Richtinggevend voor de PKB is het beleid zoals neergelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) (VINEX), het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), het Nationaal Milieubeleidsplan (Plus) (NMP-plus), de nota Economie met Open Grenzen en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Het in de PKB geformuleerde beleid is gebaseerd op de in het kader van de besluitvorming over de luchthaven Schiphol uitgevoerde effect-rapportages: het Integrale Milieueffectrapport (IMER) en het Aanvullende Milieueffectrapport (AMER), alsmede het rapport Inventarisatie Economische Effecten (IEE). Dit deel 3 van de PKB-Schiphol bevat het kabinetsstandpunt ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving.

Deze PKB is tot stand gekomen op basis van de op 20 december 1993 vastgestelde ontwerp Planologische Kernbeslissing (PKB deel 1), alsmede op basis van de reacties hierop uit de inspraak, de uitgebrachte adviezen, het bestuurlijk overleg met de betrokken lagere overheden en de verslagen van de hoorzittingen. Deze zijn weergegeven in het in oktober 1994 uitgebrachte deel 2a van de PKB, alsmede in het in februari 1995 uitgebrachte deel 2b. In deel 3 zijn voorts de resultaten van de na afronding van deel 1 uitgevoerde vervolgstapen opgenomen. Parallel aan de behandeling van deel 3 van de PKB door het parlement zullen in 1995 de ontwerp-aanwijzingen overeenkomstig de Luchtvaartwet ter inzage worden gelegd. Nadat de PKB door het parlement is goedgekeurd (deel 4), stellen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet voor de luchthaven Schiphol vast.

De hoofdlijnen van het beleid zijn weergegeven in een ontwikkelingsperspectief. Dit ontwikkelingsperspectief vormt het kader voor de beleidsuitspraken in deze PKB. Deze PKB zal de procedure doorlopen zoals aangegeven in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Anders dan het SBL, is deze PKB slechts op één luchthaven gericht en gaat het in deze PKB om de integrale afweging van alle aspecten die relevant zijn voor de ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Daarom is hier sprake van een project-PKB.

Sommige onderdelen van de PKB acht het kabinet van zodanig belang dat voor wijziging hiervan de PKB-procedure moet worden doorlopen. Deze onderdelen zijn beslissingen van wezenlijk belang in de zin van artikel 3, lid 2 van het Besluit Ruimtelijke Ordening en zijn in deze PKB met een gele kleur gemarkeerd.

Het jaar 2015 wordt in deze PKB als planhorizon gehanteerd. Tot dit jaar kunnen twee planperiodes worden onderscheiden. De eerste planperiode

is gericht op maatregelen met betrekking tot het huidige vierbanenstelsel. De tweede planperiode start bij het operationeel worden van de vijfde start- en landingsbaan van de luchthaven. Op dat moment vinden wezenlijke veranderingen plaats in het gebruik van het banenstelsel, met doorwerking naar de milieu- en ruimtelijke effecten in de omgeving van de luchthaven.

Het kabinet zal in relatie tot de feitelijke ontwikkeling van de luchthaven Schiphol elke vijf jaar aangeven of het in deze PKB geformuleerde beleid bijstelling behoeft en zo ja, in welke richting. Tevens is met het oog op de voortgang van de uitvoering van het voorgenomen beleid een aantal ijkmomenten aangegeven.

II UITGANGSPUNTEN VAN BELEID

Algemeen

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) is Schiphol en omgeving aangewezen als één van de gebieden die een bijzondere betekenis hebben in het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van Nederland in internationaal verband. Tevens is vastgelegd dat in het belang van de internationale concurrentiepositie van Nederland en van de Randstad in het bijzonder «de positie van de luchthaven als mainport zal worden versterkt binnen condities die bijdragen aan een verhoging van de kwaliteit van de leefomgeving, zoals beschreven in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving».

Bij de uitwerking van het in deze PKB neergelegde beleidsvoornemen is gewerkt volgens een geïntegreerde gebiedsgerichte benadering via ruimtelijk- en milieubeleid. Omdat in het PASO de ontwikkeling van Schiphol tot mainport uitdrukkelijk wordt geplaatst naast de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu wordt gesproken van een dubbele doelstelling. De onderdelen van de dubbele doelstelling, die door het kabinet als gelijkwaardig worden beschouwd, zijn op een aantal aspecten tegenstrijdig gebleken. Toch meent het kabinet erin geslaagd te zijn om in samenhang en in evenwicht met elkaar oplossingen te vinden die in totaliteit recht doen aan de dubbele doelstelling.

Het kabinet kiest voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Het streven naar een duurzame ontwikkeling en een beheerste, gerichte groei van de luchthaven tot mainport is daarbij uitgangspunt. Deze ontwikkeling is geplaatst in de context van de internationale ontwikkelingen in de economie en de luchtvaart en de toegenomen aandacht voor het milieubeleid, zoals dat als pijler van het regeringsbeleid door het kabinet wordt gehanteerd.

Versterking mainportfunctie Schiphol

Een succesvolle ontwikkeling van Schiphol leidt in de eerste plaats tot meer werkgelegenheid op de luchthaven zelf en in de regio. Het belang van Schiphol overstijgt echter dat van de regio. Bij de noodzakelijke omschakeling van de Nederlandse produktiestructuur in de richting van een meer kennisintensieve productie en hoogwaardiger vormen van (logistieke) dienstverlening spelen de mainports een belangrijke rol.

In het toekomstige Europa zal de concurrentie tussen stedelijke regio's groter worden. Veel bedrijven zullen zich internationaliseren en zullen een keuze maken uit een (beperkt) aantal locaties. De aanwezigheid van een luchthaven met voldoende (inter-)continentale verbindingen speelt bij die keuze – naast andere factoren – een belangrijke rol. Het aantal Europese luchthavens dat kan beschikken over een groot aantal continentale en intercontinentale verbindingen zal naar verwachting kleiner worden. Dat is een gevolg van de liberalisatie van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende toenemende concurrentie en schaalvergroting, waardoor het aantal luchtvaartmaatschappijen zal afnemen. De netwerken van die maatschappijen zullen zich omvormen tot zogenoemde *hub-and-spoke* systemen, waardoor een beperkt aantal luchthavens met een groot aantal continentale en intercontinentale verbindingen (*hubs*) zal overblijven. Wil de Randstad zich profileren als een blijvend aantrekkelijke vestigings-

locatie, dan is de binding met tenminste één luchtvaartmaatschappij en de aanwezigheid van een luchthaven zoals hierboven omschreven van strategische betekenis.

Het kabinet heeft om deze reden de versterking van de mainport als een van de elementen van de dubbele doelstelling als volgt ingevuld:

Schiphol krijgt de ruimte zich te ontwikkelen tot *mainport*. Onder een mainport wordt verstaan een luchthaven die functioneert als de thuisbasis en de centrale luchthaven in Europa voor tenminste één van de toekomstige dominerende luchtvaartmaatschappijen, en waar de wisselwerking tussen luchthaven- en vestigingsplaatsfactoren maximaal is.

Om zich tot mainport te kunnen ontwikkelen is het essentieel dat Schiphol en omgeving voldoen aan onderstaande criteria.

Ten aanzien van de luchthaven Schiphol

- Onder vrijwel alle weersomstandigheden moet voldoende baancapaciteit aanwezig zijn om, ook in de piekuren, vluchten binnen de gehanteerde norm van vertragingen te kunnen afwickelen. Daarbij moet voldaan kunnen worden aan de punctualiteitsnormen die hiervoor gelden.
- Er moeten voldoende pieropstelplaatsen voor vliegtuigen zijn om in de piekuren alle vliegtuigen te kunnen verwerken. Ook moet de capaciteit van de terminals op Schiphol toereikend zijn om het te verwachten passagiers- en vrachtaanbod binnen de gestelde normen te kunnen verwerken.

De hier bedoelde normen voor vertraging en punctualiteit zijn die welke in het IEE rapport worden gehanteerd.

Ten aanzien van de omgeving van de luchthaven

- Een goede ontsluiting van de luchthaven, zowel per rail als over de weg, is noodzakelijk voor de bereikbaarheid.
- Een goed regionaal vestigingsklimaat en een gunstige regionale arbeidsmarkt is evenzeer noodzakelijk, aangezien het draagvlak voor de mainportontwikkeling mede wordt bepaald door de mate waarin bedrijven zich willen vestigen in de directe omgeving van de luchthaven.

De mainportontwikkeling wordt gekenmerkt door een onderling afhankelijke ontwikkeling van het luchtverkeer enerzijds en de verbetering van het vestigingsklimaat anderzijds. Om deze reden moeten er in de directe omgeving van de luchthaven voldoende bedrijventerreinen beschikbaar zijn. Een groene inrichting op en rond deze bedrijventerreinen levert een bijdrage aan een goed regionaal vestigingsklimaat.

Verbetering kwaliteit leefmilieu

Voor het kabinet is het streven naar een duurzame ontwikkeling uitgangspunt. Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige

generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien.

Het vliegverkeer van en naar Schiphol en de daarmee samenhangende activiteiten brengen verschillende milieuproblemen met zich mee. Door de ligging van de luchthaven in een sterk verstedelijkte omgeving treedt in deze omgeving verstoring van het woon- en leefmilieu op. Het gaat hier naast hindereffecten (geluid, luchtverontreiniging en stank) ook om veiligheidsrisico's en aantasting van de omgevingskwaliteit. De emissies van het vliegverkeer van en naar Schiphol dragen ook bij aan de verzuring en klimaatverandering.

Vanwege het streven naar een duurzame ontwikkeling moet verbetering plaatsvinden van de kwaliteit van het leefmilieu. Daartoe mag in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en moet de situatie verbeteren voor luchtvaartgeluid.

In het bovenstaande wordt aangesloten bij de Richtlijnen voor het IMER Schiphol en Omgeving en de uitwerking die daarin aan deze milieucriteria is gegeven. Alle parameters zijn gerelateerd aan de eind 1990 aanwezige woningen binnen het voor deze parameters relevante gebied. Binnen de parameters geldt dat de milieusituatie in bepaalde deelgebieden kan verslechteren, terwijl in andere deelgebieden een verbetering optreedt. Tussen de vier parameters is in beginsel geen saldering mogelijk. Een significante verbetering van het leefmilieu ten aanzien van één parameter kan echter opwegen tegen een geringe verslechtering van een andere parameter.

Afwegingskader

De criteria voor de realisering van de dubbele doelstelling vormen de kern van de afweging die door het kabinet is gemaakt ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van Schiphol en omgeving. Daarnaast maken ook criteria in termen van ruimtelijke kwaliteit en kosten deel uit van de afweging. In de afweging zijn tenslotte ook andere relevante gegevens betrokken zoals de overige milieugevolgen, de geldende milieunormen, de gezondheidsaspecten, de compensatiemogelijkheden en de economische aspecten.

De in het PASO uitgesproken voorkeur voor een stelsel met een vijfde baan, parallel aan de Zwanenburgbaan (het banenstelsel 5P), is door het kabinet in deel 1 van de PKB integraal afgewogen tegen de in het IMER beschreven alternatieve oplossingsrichtingen, inclusief de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven (MMA's). De in het AMER beschreven banenstelsels 5GG, noch andere in inspraak en advisering ingebrachte alternatieve banenstelsels, geven naar het oordeel van het kabinet aanleiding de in deel 1 van de PKB uitgesproken voorkeur voor realisatie van het banenstelsel 5P te wijzigen.

Hoofdkeuzen van beleid

Het banenstelsel 5P voldoet naar het oordeel van het kabinet het best van alle alternatieven aan de mainportdoelstelling. Het banenstelsel voldoet – met aanvullende inspanningen – tevens aan de milieudoelstelling. Het banenstelsel 5P biedt goede condities voor ruimtelijke

kwaliteit en is tevens bij realisatie het goedkoopst. De MMA-varianten scoren in het algemeen beter op de milieudoelstelling en voldoen tevens aan de mainportdoelstelling. De ruimtelijke en financiële consequenties van deze alternatieven acht het kabinet echter niet aanvaardbaar.

In het streven naar evenwicht tussen versterking van de mainport en verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu, is het kabinet ten opzichte van het PASO tot een heroverweging gekomen waar het gaat om de toekomstige capaciteit van de luchthaven en de vast te stellen geluidszone.

Het kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief *trucking*, het vervoer van luchtvracht over de weg) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Deze ontwikkeling moet gestalte krijgen binnen de in deze PKB opgenomen ruimtelijke reserveringen.

In de Inventarisatie Economische Effecten (IEE) is in termen van economische scenario's en luchtvaartscenario's aangegeven wanneer sprake is van een mainport. De hierboven aangegeven ontwikkeling ligt juist boven de ondergrens voor de ontwikkeling van een mainport. Ten behoeve van het bereiken van de beoogde substitutie van lucht naar rail is de realisatie van hoge snelheidslijnen gewenst, alsmede de aansluiting van de luchthaven op deze lijnen.

Ook ten aanzien van de in het PASO geformuleerde geluidhinderdoelstelling is het kabinet tot een heroverweging gekomen. Door het in gebruik nemen van de vijfde baan zal ten aanzien van de geluidhinder en slaapverstoring in het gebied rond Schiphol verbetering optreden. Tevens zal het aantal woningen binnen de geluidszone dalen, als gevolg van de aanpassing van het banenstelsel en wijziging van het baangebruik. Hierdoor behoeft er minder over dicht bebouwde gebieden gevlogen te worden.

In deze PKB wordt regelmatig gerefereerd aan de rond de luchthaven Schiphol vast te stellen geluidszones. Ten behoeve van de leesbaarheid is de volledige omschrijving van deze geluidszones ingekort. De 35 Ke-geluidszone voor het vierbanenstelsel met verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan met 15.100 woningen op basis van het woningbestand 1990 wordt in de PKB aangeduid als «de geluidszone voor het vierbanenstelsel». De 35 Ke-geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990 wordt aangeduid als «de geluidszone voor het vijfbanenstelsel». De gereserveerde 35 Ke-geluidszone voor het vijfbanenstelsel met maximaal 12.600 woningen op basis van het woningbestand 1990 wordt aangeduid als «de gereserveerde geluidszone». Ook voor de nachtzones wordt niet de volledige omschrijving gehanteerd. De LAeq 26 dB(A)-nachtzone voor het vierbanenstelsel wordt aangeduid als «de nachtzone voor het vierbanenstelsel». De LAeq 26 dB(A)-nachtzone voor het vijfbanenstelsel wordt aangeduid als «de nachtzone voor het vijfbanenstelsel». Waar in deze PKB gerefereerd wordt aan het woningbestand 1990 gaat het om het woningbestand per 31 december 1990.

Het kabinet hanteert bij de vaststelling van de geluidszone als doelstelling een reductie van het aantal woningen binnen de geluidszone van 15.100 in 1990 naar 10.000 in de periode nadat de vijfde baan in gebruik is genomen. In de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan geldt het maximum van 15.100 woningen.

De door het kabinet gehanteerde doelstelling van maximaal 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990 binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel kan langere tijd worden gehaald. Als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen behorende bij de mainport-ontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen luchtpassagiers, kan echter op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidszone – te weten een gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen op basis van het woningbestand 1990 – vast te stellen.

Het kabinet wil reeds rekening houden met de mogelijkheid dat op termijn een grotere geluidszone voor de luchtvaart noodzakelijk wordt en heeft daarom besloten om naast de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990 een gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen op basis van het woningbestand 1990 vast te stellen.

Hiertoe wordt de Luchtvaartwet gewijzigd.

Overeenkomstig de Luchtvaartwet wordt de geluidbelasting door de luchtvaart op basis van de geluidszone gehandhaafd. Pas na herziening van deze PKB kan in het kader van de aanwijzingsprocedure op basis van de Luchtvaartwet een besluit tot omzetting van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel naar de gereserveerde geluidszone plaatsvinden.

Op het aspect externe veiligheid heeft het kabinet besloten in deze PKB een specifiek beleid voor de luchthaven Schiphol vast te leggen. Dit beleid omvat het vaststellen van een externe veiligheidszone voor het vijfbanenstelsel op basis van de contour 10^{-5} individueel risico en het medebetrekken van aspecten van externe veiligheid bij het instellen van een vrijwaringszone.

Dit beleid ten aanzien van het individueel risico biedt naar het oordeel van het kabinet tevens toereikende mogelijkheden om de kans op calamiteiten waarbij veel slachtoffers onder de bevolking vallen voldoende klein te houden. Ten aanzien van Schiphol worden dan ook aan het groepsrisico geen ruimtelijke gevolgen verbonden. Het kabinet is van mening dat door middel van het voor Schiphol en omgeving voorgestelde beleid op het punt van externe veiligheid wordt voldaan aan het *stand still*-beginsel, zoals omschreven in de Richtlijnen voor de IMER.

Om de noodzakelijke condities te kunnen bieden voor het handhaven of realiseren van ruimtelijke kwaliteit en ter verbetering van de milieukwaliteit is de rijksbufferzone Spaarnwoude uitgebreid tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en wordt een vrijwaringsbeleid geïntroduceerd in een ruim gebied rond de luchthaven. Het vrijwaringsbeleid biedt een ruimtelijk afwegingskader met betrekking tot de vestiging van woningen, andere milieugevoelige bestemmingen, bedrijven en kantoren in de vrijwaringszone.

III BELEIDSKEUZEN LUCHTHAVEN

Ontwikkelingsperspectief

De belangrijkste aanpassingen van het banenstelsel om de ontwikkeling van Schiphol tot mainport te kunnen laten plaatsvinden binnen de gestelde milieuvoorwaarden zijn het geschikt maken van de Zwanenburgbaan voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting, de verlenging van de Kaagbaan met 250 meter in zuidwestelijke richting en de aanleg van een vijfde baan parallel aan de Zwanenburgbaan. Het kabinet acht daarom aanpassingen van het huidige vierbanenstelsel op korte termijn, alsmede een uitbreiding naar een vijfbanenstelsel op de wat langere termijn (gereed in 2003) en een daarmee samenhangende uitbreiding van het luchtvaartterrein noodzakelijk.

Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt rekening gehouden met de aanpassing en de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding van het vrachtareaal van Schiphol en de ontwikkeling van een beperkt aantal satellieten. Voor de aanleg van taxibanen en satellieten worden binnen het luchtvaartterrein zoekgebieden aangegeven. Het zoekgebied voor satellieten wordt in het noordwesten begrensd door de Hoofdvaart. Wat betreft de tussen het centrale areaal en de vijfde baan aan te leggen taxibanen wordt rekening gehouden met een zuidelijke en een noordelijke taxibaan. Het gebied tussen de taxibanen behoudt zijn open agrarische karakter. De satellieten beschikken in de planperiode niet over een landzijdige ontsluiting.

Bij de uitbreiding van het luchtvaartterrein wordt binnen de planperiode van deze PKB (2015) uitdrukkelijk niet voorzien in de ontwikkeling van een tweede areaal. In een latere fase wordt een landzijdige ontsluiting van de satellieten echter niet uitgesloten. Indien de ontwikkeling van een tweede areaal noodzakelijk is, zal de aanwijzing van het luchtvaartterrein moeten worden herzien. Het kabinet gaat er van uit dat de satellieten niet eerder in gebruik worden genomen dan nadat de afhandelingscapaciteit van het centrale areaal maximaal is benut, waarbij als uitgangspunt wordt genomen de inrichting van de luchthaven zoals beschreven in het *Masterplan 2003* van de NV Luchthaven Schiphol.

Het kabinet hanteert – overeenkomstig de besluitvorming terzake in Europees verband – het uitgangspunt dat vanaf april 2002 zogenoemde *hoofdstuk 2 vliegtuigen* niet meer tot de luchthaven worden toegelaten. Op Schiphol zal de reeds ingezette uitfasering van deze toestellen naar verwachting reeds in de eerste planperiode doorwerken. Het kabinet zal in aansluiting hierop – in Europees verband – bepleiten hoofdstuk 2 toestellen 's nachts reeds vóór het jaar 2002 niet meer toe te laten. Het kabinet zal in Europees verband bovendien het initiatief nemen om een Europees beleid te ontwikkelen dat gericht is op vermindering van het aantal nachtvluchten. Het segment *general aviation* (taxivluchten, lesvluchten en proefvluchten in de kleine luchtvaart) dat niet essentieel is voor de mainportontwikkeling van Schiphol wordt naar kleine luchthavens – met name vliegveld Lelystad – uitgeplaatst.

Beleidsuitspraken ontwikkeling luchthaven

- Het kabinet biedt de voorwaarden voor de ontwikkeling van Schiphol naar circa 40 miljoen luchtpassagiers in 2015 en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstige netwerk van hogesnelheidslijnen en voor

de mogelijke afhandeling op Schiphol van circa 3 miljoen ton vracht, inclusief het vervoer van luchtvracht over de weg.

- Op korte termijn moet de Zwanenburgbaan geschikt worden gemaakt voor starts in en landingen vanuit zuidelijke richting en moet de Kaagbaan in zuidwestelijke richting worden verlengd.

Daarbij geldt de uitdrukkelijke voorwaarde van een beperking van het gebruik van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan buiten de piekuren – voor zover de weersomstandigheden dit toelaten – nadat deze maatregelen operationeel zijn.

- Het huidige banenstelsel van Schiphol moet worden uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan, parallel aan de huidige Zwanenburgbaan (inclusief taxibanen). Deze baan dient uiterlijk in 2003 operationeel te zijn en mag uitsluitend voor starts in en landingen vanuit noordelijke richting gebruikt worden.
- Het luchtvaartterrein wordt tussen de Zwanenburgbaan en de vijfde baan in noordwestelijke richting uitgebreid in verband met de uitbreiding van het banenstelsel (inclusief taxibanen), de uitbreiding en verplaatsing van secundaire functies en de realisatie van een beperkt aantal satellieten, aangesloten op de *terminal* op Schiphol Centrum.
- Het luchtvaartterrein wordt in zuidoostelijke richting uitgebreid tot aan de Fokkerweg en tot nabij de huidige N201 in verband met de verdere ontwikkeling van het vrachtareaal Rijk-Zuid.
- Het kabinet verzoekt de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer in de in voorbereiding zijnde herziening van het streekplan respectievelijk het structuurplan ruimte te reserveren voor de uitbreiding van het luchtvaartterrein, daarin begrepen de aanleg van de vijfde baan, het stelsel van taxibanen, secundaire functies, de satellieten en het vrachtareaal Zuid-Oost, zoals in deze PKB indicatief is aangegeven op figuur 9. Rekening dient te worden gehouden met de voorgenomen aanleg van de Verlengde Westrandweg en de reservering voor de westelijke *bypass* voor de NS.

Beleidsuitspraken gebruik luchthaven

- Door het preferent gebruik van de Kaagbaan en de vijfde baan voor starts en landingen worden – in het bijzonder gedurende de nacht – de woongebieden Amsterdam-Buitenveldert, Amstelveen, Aalsmeer en Zwanenburg zoveel mogelijk ontzien.
- Nadat de Zwanenburgbaan geschikt is gemaakt voor gebruik in en vanuit zuidelijke richting wordt de Aalsmeerbaan tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten. Het nachtelijk gebruik van de Zwanenburgbaan krijgt de preferentie die de Aalsmeerbaan tot dat moment had.

- Het gebruik van de Buitenveldertbaan wordt na verlenging van de Kaagbaan tussen 23.00 en 06.00 uur beperkt tot die gevallen waarbij dit uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.
- Na ingebruikneming van de vijfde baan is de Zwanenburgbaan tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten voor verkeer vanuit het noorden.

Door handhaving wordt vanaf het moment dat de vijfde baan in gebruik wordt genomen gegarandeerd dat de feitelijke geluidbelasting in punt K te Aalsmeer op jaarbasis niet hoger zal zijn dan 49 Ke.

De maatregelen die daarvoor moeten worden genomen zijn niet significant van invloed op het tijdstip van de mogelijke omzetting van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel in de gereserveerde geluidszone. Voor de handhaving van de geluidszones wordt verwezen naar hoofdstuk VI van deze PKB.

IV BELEIDSKEUZEN SUBSTITUTIE

Ontwikkelingsperspectief

Het kabinet hecht grote waarde aan het bevorderen van substitutie van lucht naar rail en wil Nederland hiertoe opnemen in het toekomstige Europese netwerk van hoge snelheidsrailverbindingen. Het kabinet biedt daarmee de voorwaarden voor een substitutie van tenminste 5 miljoen passagiers in 2015.

Het kabinet acht deze omvang bij een optimale aansluiting van Nederland op het net van hoge snelheidsrailverbindingen en een op substitutie van lucht naar rail gericht flankerend beleid, op bestemmingen tot 1000 kilometer vanaf Schiphol haalbaar. Het kabinet streeft er naar om in 2003 het traject voor de hogesnelheidstrein op de verbinding Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Belgische grens in gebruik te nemen. Het kabinetsbeleid terzake wordt vastgelegd in de PKB HSL-Zuid.

De Europese Raad van Ministers (Milieu) heeft onlangs in een raadsconclusie vastgesteld, dat vanwege de sterke toename van het vliegverkeer, een verdere substantiële verlaging van de emissies van luchtverontreinigende stoffen wenselijk is, en dat het uitsluiten van de commerciële luchtvaart van indirecte belastingen (zoals kerosine-accijns en BTW) niet langer te rechtvaardigen is, op grond van milieuoverwegingen. Dit standpunt wordt door het kabinet onderschreven. Het advies van de Raad sluit aan bij het standpunt van het kabinet dat de invoering van accijns en BTW in de burgerluchtvaart internationaal moet worden geregeld, ondermeer met het oog op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart. De Europese Commissie is gevraagd om de conclusie van de Raad mede in beschouwing te nemen bij het opstellen van het evaluatierapport over de benadering van de accijnzen op minerale oliën. Dit rapport wordt naar verwachting begin 1995 door de Europese Commissie uitgegeven.

Beleidsuitspraken

- Het kabinet acht het gewenst dat de HSL-Zuid ook op de langere termijn (na 2003) vanaf Nieuw-Vennep via het NS-station Schiphol Centrum naar Amsterdam rijdt.
- Het kabinet streeft er naar het traject voor de hogesnelheidstrein Schiphol-Amsterdam Zuid WTC-Utrecht-Arnhem-Duitse grens (HSL-Oost) conform de overeenkomst met de Bondsrepubliek Duitsland uiterlijk in 2010 te realiseren voor een snelheid tot 200 km per uur.
- Het kabinet zal zich ervoor inzetten om dit project enkele jaren eerder te voltooien en de financiering daarvan zeker te stellen. Aanpassingen van onderdelen van dit traject vinden al plaats en zullen zoveel mogelijk worden ingepast in het voortschrijdende Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.
- Het kabinet heeft de planning van de werkzaamheden op het baanvak Breukelen-Utrecht zodanig versneld dat deze werkzaamheden voor 2003 kunnen worden voltooid.
- Het kabinet zal de Utrechtboog – nodig voor een directe en snellere

verbinding tussen Schiphol, via Amsterdam Zuid WTC naar Utrecht – voor 2003 realiseren.

- Op basis van de resultaten van de onderzoeken naar de vergelijking vervoeralternatieven HSL-Oost, waarin de vervoerkundige- en de bedrijfseconomische waarde van verschillende uitvoeringsvarianten voor de HSL-Oost is verkend, stelt het kabinet vast dat er geen reden is om het gehele traject van de HSL-Oost tussen Schiphol en de Duitse grens geschikt te maken voor snelheden tot 300 km per uur. Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding om ten behoeve van de HSL-Oost een nieuw tracé tussen Schiphol en Breukelen (*Bypass Zuid*) te realiseren. Daarmee herbevestigt het kabinet de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) aangegeven voorkeur voor het bestaande traject Schiphol-Amsterdam Zuid WTC-Utrecht-Arnhem voor de HSL-Oost. Voor het gedeelte ten oosten van Utrecht wordt gestudeerd op de mogelijkheden om het traject geschikt te maken voor snelheden hoger dan 200 km per uur (tot maximaal 300 km per uur). Hiertoe zal in 1995 de startnotitie voor de tracéprocedure worden vastgesteld en zal eventueel het SVV-II op dit onderdeel worden herzien. Het kabinet streeft er naar uiterlijk op het ijkmoment 1999 een tracébesluit te nemen en te besluiten over de uitvoeringsmodaliteit, de financiering en het tijdstip van gereedkomen van de HSL-Oost. Aldus kan de HSL-Oost desgewenst in 2006 gereed zijn, mits tijdig voldoende middelen worden vrijgemaakt.
- De *Deutsche Bahn* en de Nederlandse Spoorwegen zijn een onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een directe verbinding met Berlijn en andere steden in midden en noord Duitsland. De resultaten van dit onderzoek zullen door het kabinet worden betrokken in het overleg met de Duitse partners.
- Bij de evaluatie van deze PKB in 1999 zal worden nagegaan of met het hierboven beschreven pakket van maatregelen de beoogde substitutie van tenminste 5 miljoen passagiers in 2015 kan worden bereikt en of de in deze PKB uitgesproken verwachting terzake kan worden bevestigd.
- Gezien de betekenis van substitutie voor mainport en milieu zal het kabinet in internationaal verband initiatieven nemen om prijs-beïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen. Het kabinet is van mening dat evenwichtige concurrentieverhoudingen binnen en tussen de vervoersmodaliteiten gewaarborgd moet zijn.

V BELEIDSKEUZEN MILIEUKWALITEIT

Ontwikkelingsperspectief

Het kabinet acht een verbetering van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de omgeving van de luchthaven Schiphol noodzakelijk. Daarbij hanteert het kabinet de uitwerking van deze doelstelling voor de aspecten luchtvaartgeluid, externe veiligheid, stank en lokale luchtverontreiniging overeenkomstig de Richtlijnen voor het IMER. Op het perspectief met betrekking tot de aspecten luchtvaartgeluid en externe veiligheid is in hoofdstuk II van deze PKB ingegaan.

Beleidsuitspraken

1. Luchtvaartgeluid

Geluidszonering luchtvaart

De geluidszonering luchtvaart betreft zowel de zonering op basis van de Kosten-eenheid (Ke), als de geluidszonering op basis van het binnen de slaapkamer optredende equivalente geluidsniveau (LAeq). Bij de Ke-geluidszone betreft het de geluidbelasting in het gehele etmaal, bij de LAeq-geluidszone gaat het om de geluidbelasting ten gevolge van vluchten in de periode tussen 23.00 en 06.00 uur. De zonegrens wordt bepaald door de vastgestelde grenswaarde. Voor de Ke-zones is dit 35 Ke, voor de LAeq-nachtzones is dit 26 dB(A). De isolatie betreft het gebied binnen de 40 Ke-contour van de Ke-zones, respectievelijk de LAeq 26 dB(A) grenswaarde contour van de LAeq-nachtzones.

De geluidszonering luchtvaart heeft drie hoofdfuncties:

- a. Luchtvaart: het vliegverkeer mag geen geluidbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidszones aangeven; dit wordt door een handhavingsbeleid verzekerd.
- b. Isolatie: binnen de 40 Ke-contouren behorende bij de 35 Ke-geluidszones worden alle geluidgevoelige ruimten van bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen geïsoleerd. Binnen de LAeq 26 dB(A) nachtzones worden alleen de slaapkamers geïsoleerd.
- c. Ruimtelijke beperkingen: binnen de 35 Ke-zonegrens is behoudens ontheffing geen nieuwbouw van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen toegelaten.

De zonering voor het in de PKB beschreven gewijzigde vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel doorloopt een aanwijzingsprocedure in het kader van de Luchtvaartwet. In totaal worden vijf zones aangewezen, deze worden hieronder opgesomd.

Zonering op basis van de Kosten-eenheden (Ke)

Op basis van de Ke-normstelling worden drie zones aangewezen, te weten:

- a. De geluidszone voor het vierbanenstelsel: de 35 Ke-zone voor het banenstelsel 4S2 met verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan, waarbinnen, op basis van het woningbestand van 31 december 1990, 15.100 woningen liggen.
- b. De geluidszone voor het vijfbanenstelsel: de 35 Ke-zone voor het banenstelsel 5P met een nieuw aan te leggen baan parallel aan de

Zwanenburgbaan, waarbinnen, op basis van het woningbestand van 31 december 1990, 10.000 woningen liggen.

- c. De gereserveerde geluidszone: de 35 Ke-zone voor het banenstelsel 5P met een nieuw aan te leggen baan parallel aan de Zwanenburgbaan, waarbinnen, op basis van het woningbestand van 31 december 1990, maximaal 12.600 woningen liggen.

Zonering op basis van LAeq

Voor de zonering op basis van de LAeq-normstelling voor nachtvluchten worden twee zones aangewezen, te weten:

- d. De nachtzone voor het vierbanenstelsel: de LAeq 26 dB(A)-zone voor het banenstelsel 4S2 met verlengde Kaagbaan en zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan.
- e. De nachtzone voor het vijfbanenstelsel: de LAeq 26 dB(A)-zone voor het banenstelsel 5P met een nieuw aan te leggen baan parallel aan de Zwanenburgbaan.

Daarnaast zijn – ten behoeve van het uit te voeren saneringsprogramma geluidhinder en ten behoeve van het ruimtelijk beleid – de omhullende contour van de drie geluidszones alsmede de omhullende contour van de twee nachtzones van belang.

Alle in deze PKB aangegeven zones zijn indicatief. De indicatieve geluidszones a, b en c, die voldoen aan de gestelde criteria ten aanzien van het aantal woningen binnen de 35 Ke-zonegrens en aan het criterium met betrekking tot punt K te Aalsmeer, en de daarbij behorende 40 Ke-contouren, zijn aangegeven in respectievelijk figuren 1, 2 en 3. De omhullende contouren zijn aangegeven in figuur 4. De indicatieve nachtzones d en e zijn aangegeven in respectievelijk figuren 5 en 6. De omhullende contour is aangegeven in figuur 7.

De definitieve zones voor het vier- en voor het vijfbanenstelsel worden vastgesteld in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. De aanwijzingsprocedure zal begin 1996 worden afgerond. De definitieve zones kunnen afwijken van de in deze PKB opgenomen indicatieve zones. Deze afwijking zal echter in beginsel niet meer bedragen dan 2 Ke voor de geluidszones respectievelijk 2 dB(A) voor de nachtzones. Voorts zullen ook de definitieve geluidszones moeten voldoen aan de hierboven genoemde criteria met betrekking tot het aantal woningen daarbinnen, alsmede aan de eis met betrekking tot punt K te Aalsmeer (49 Ke). De afwijkingen ten opzichte van de in de PKB opgenomen indicatieve zones zullen in de aanwijzingen worden gemotiveerd.

Voor het gebruik dat de luchtvaart van deze zones mag maken en voor de geluidsisolatie, dient onderscheid gemaakt te worden tussen de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan en de periode na het in gebruik nemen van de vijfde baan. De geluidsisolatie die voortvloeit uit de in deze PKB beschreven aanpassingen van het banenstelsel, wordt *isolatie tweede fase* genoemd; de uitgangspunten daarvoor zijn hieronder weergegeven. Daarbij wordt het gebied binnen de 40 Ke-contour behorend bij de onderscheiden geluidszones korthedshalve aangeduid met het *saneringsgebied* en wordt onder geluidsgevoelige objecten verstaan: *woningen en in de formele regelgeving als zodanig aangemerkte andere geluidsgevoelige gebouwen*. Deze uitgangspunten

zijn nader uitgewerkt in het Globaal Isolatie Plan, dat tegelijkertijd met dit deel 3 van de PKB wordt uitgebracht.

A. Periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan

Alle zones voor het vierbanenstelsel zijn tijdelijk. Zij gelden tot het in gebruik nemen van de vijfde baan.

Luchtvaart

Tot het in gebruik nemen van de vijfde baan gelden voor de luchtvaart de geluidszone voor het vierbanenstelsel en de nachtzone voor het vierbanenstelsel.

Isolatie

In deze periode wordt het isolatieprogramma voor het huidige vierbanenstelsel, op basis van de saneringscontour in het thans nog vigerende SBL, afgerond. Dit programma – de zogenoemde «isolatie eerste fase» – omvat de isolatie van circa 4350 woningen en zal in 1995 worden voltooid. De voor de geluidwerende voorzieningen maatgevende geluidsbelasting is die welke is aangegeven in het SBL.

De Ke-geluidsisolatie als onderdeel van de isolatie tweede fase die uiterlijk bij het in gebruik nemen van de vijfde baan wordt voltooid, betreft het volgende:

- Alle geluidsgevoelige objecten binnen zowel het saneringsgebied van de geluidszone voor het vierbanenstelsel als het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel, die buiten het saneringsgebied voor de eerste fase vallen.
- Alle geluidsgevoelige objecten buiten het saneringsgebied van de geluidszone voor het vierbanenstelsel, maar binnen het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel, die buiten het saneringsgebied voor de eerste fase vallen.
- Geluidsgevoelige objecten binnen het saneringsgebied van de geluidszone voor het vierbanenstelsel maar buiten het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel, die buiten het saneringsgebied voor de eerste fase vallen. Deze vallen na het in gebruik nemen van de vijfde baan buiten het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel en komen alleen voor isolatie in aanmerking indien zij langer dan twee jaar structureel aan een te hoge geluidsbelasting worden blootgesteld.
- Geluidsgevoelige objecten binnen het saneringsgebied van de geluidszone voor het vierbanenstelsel of binnen het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel die reeds in het isolatieprogramma eerste fase zijn geïsoleerd. In sommige gevallen kan de reeds aangebrachte isolatie tekortschieten om te voldoen aan de geluidweringseisen die voortvloeien uit de zones die als gevolg van deze PKB worden aangewezen. Dan is «bij-isolatie» aan de orde. Deze «bij-isolatie» zal alleen worden uitgevoerd indien de geluidwering van de reeds aangebrachte isolatie 2 dB(A) of meer tekortschiet. Daarbij geldt tevens, dat deze geluidsgevoelige objecten – voor zover gelegen binnen een tijdelijke zone – alleen voor «bij-isolatie» in aanmerking komen indien zij langer dan twee jaar structureel aan een te hoge geluidsbelasting worden blootgesteld.

Als gevolg van de mogelijke omzetting van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel in de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel, zal bij het bepalen van de noodzakelijke isolatievoorzieningen binnen het

saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel worden uitgegaan van de geluidsbelasting die behoort bij de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel.

De geluidsisolatie op grond van de nachtnorm betreft alle geluidsgevoelige objecten binnen de omhullende van de beide genoemde nachtzones. Deze isolatie wordt uitgevoerd voordat de vijfde baan in gebruik wordt genomen. De geluidwering aan de slaapvertrekken op basis van de nachtnorm, wordt bepaald door de zwaarste eis die voortvloeit uit één van beide nachtzones.

B. Periode vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan

Bij het in gebruik nemen van de vijfde baan vervallen alle zones die betrekking hebben op het vierbanenstelsel. Dan worden de volgende zones van kracht.

Luchtvaart

Vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan, gelden voor de luchtvaart de geluidszone voor het vijfbanenstelsel en de nachtzone voor het vijfbanenstelsel. De eerst genoemde zone kan, op basis van de hierna te beschrijven omzettingprocedure, voor de luchtvaart worden vervangen door de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel.

Isolatie

Afhankelijk van de mogelijke omzetting van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel in de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel, zal op een nader te bepalen tijdstip een pré-isolatieprogramma worden uitgevoerd. Deze isolatie betreft Ke-isolatie van geluidsgevoelige objecten buiten het saneringsgebied van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel maar binnen het saneringsgebied van de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel, die:

- niet in het kader van de isolatie eerste fase zijn geïsoleerd;
- wel in het kader van de geluidsisolatie eerste fase zijn geïsoleerd, maar waarvan de geluidwering tekort schiet om te voldoen aan de eisen die voortvloeien uit de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel, waarvoor dezelfde beperking geldt als hierboven is aangegeven namelijk dat «bij-isolatie» alleen wordt uitgevoerd indien de geluidwering van de reeds aangebrachte isolatie 2 dB(A) of meer te kort schiet.

De overige geluidsgevoelige objecten binnen het saneringsgebied van de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel alsmede binnen de nachtzone voor het vijfbanenstelsel worden – zoals hierboven omschreven – reeds in de periode vóór het in gebruik nemen van de vijfde baan geïsoleerd. Deze geluidsisolatie zal voltooid zijn wanneer de gereserveerde geluidszone daadwerkelijk door de luchtvaart mag worden gebruikt. Over het pré-isolatieprogramma zal een besluit worden genomen uiterlijk twee jaar voordat de vijfde baan operationeel is.

Omzettingsprocedure

De geluidszone voor het vijfbanenstelsel omvat maximaal 10.000 woningen op basis van het woningbestand 1990. Daarnaast wordt voor het vijfbanenstelsel een gereserveerde geluidszone vastgesteld, die maximaal 12.600 woningen op basis van het woningbestand 1990 omvat. De geluidbelasting door het vliegverkeer moet na het in gebruik nemen van de vijfde baan binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel blijven. Indien de ontwikkeling van het luchtverkeer op Schiphol het, tegen de achtergrond van de door het kabinet gewenste ontwikkeling van de luchthaven, noodzakelijk maakt om alsnog voor de luchtvaart de gereserveerde geluidszone ter beschikking te stellen, zal hiervoor, als zwaarwegend besluit, een PKB-procedure worden gestart.

Met betrekking tot deze PKB-herziening hanteert het kabinet de volgende uitgangspunten:

- a. het verzoek tot omzetting van de zone gaat uit van de exploitant van de luchthaven, de NV Luchthaven Schiphol;
 - het verzoek wordt door het kabinet beoordeeld tegen de achtergrond van het in deze PKB vastgelegde beleid;
 - de herziening van de PKB wordt gebaseerd op een zorgvuldige afweging van milieu- en mainportcriteria, zoals die in deze PKB zijn vastgelegd;
 - de capaciteit van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven wordt bij de herziening van de PKB betrokken.
- b. Het moment waarop de procedure in werking treedt is afhankelijk van de feitelijke ontwikkeling van het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidscontour rond de luchthaven en van een prognose van de ontwikkeling daarvan. Als indicatie voor dit moment gaat het kabinet uit van 8.000 feitelijk geluidbelaste woningen op basis van het woningbestand 1990 binnen de actuele 35 Ke-geluidscontour rond de luchthaven en het moment waarop de prognose aangeeft dat de geluidszone voor het vijfbanenstelsel overschreden zal worden.
- c. Voor wat betreft de milieucriteria is de afweging gericht op het aspect geluidhinder, onder de expliciete veronderstelling dat aan de overige milieudoelstellingen, conform de Richtlijnen voor het IMER kan worden voldaan. Deze doelstellingen zijn vastgelegd in deze PKB en gelden als harde randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Schiphol. Voor wat betreft de mainportdoelstelling is de afweging gebaseerd op het gerealiseerde en verwachte vervoersvolume en op inzichten in de ontwikkeling van de luchthavencapaciteit in Nederland op langere termijn.
- d. De NV Luchthaven Schiphol (NVLS) dient bij een verzoek tot vergroting van de geluidszone aan te tonen dat er sprake is van een majeure blokkade van de mainportontwikkeling indien de geluidszone voor het vijfbanenstelsel niet wordt uitgebreid. De NVLS moet daarbij aangeven welke ontwikkelingen worden voorzien wat betreft de mainport Schiphol en moet aantonen dat binnen de eigen competentie een maximale inspanning is geleverd om te blijven opereren binnen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel.

Deze maximale inspanning heeft betrekking op de volgende aspecten:

- . een verdere optimalisatie van aan- en uitvliegroutes;

- . een verdere optimalisatie van vliegprocedures, inclusief segmentatie;
 - . het verder optimaliseren van de vlootsamenstelling;
 - . het minimaliseren van vliegverbindingen waarvoor een verbinding met de hoge snelheidstrein een goed alternatief biedt;
 - . aanpassing van het banenstelsel.
- e. Met inachtneming van de mainportdoelstelling zal het kabinet voorbereidingen treffen voor investeringen in de luchthaven Lelystad die de druk op Schiphol kunnen verlichten (onder meer chartervluchten, vrachtvervoer en overloop).
- f. De onder punt d genoemde gegevens worden door de NVLS verschaft in een jaarlijks op te stellen gebruiksplan, waaraan een vijfjarige prognose is toegevoegd. Conform de Luchtvaartwet wordt het gebruiksplan – na advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol – vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- g. Bij de PKB-herziening zal het moment worden bepaald waarop de ruimte tussen de geluidszone voor het vijfbanenstelsel en de gereserveerde geluidszone daadwerkelijk voor de luchtvaart beschikbaar wordt gesteld.

C. Gehele planperiode

Ruimtelijke beperkingen

Ten behoeve van het ruimtelijk beleid op basis van het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) is voor het vier- en vijfbanenstelsel de omhullende contour van de geluidszone voor het vierbanenstelsel, van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel en van de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel van belang. Deze is indicatief opgenomen in figuur 4. Hierbinnen is geen nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan, behoudens in het BGGL gespecificeerde uitzonderingen. Wordt nieuwbouw op basis van deze uitzonderingen toegelaten, dan geldt ook hiervoor een isolatieplicht. De kosten hiervan komen voor rekening van de bouwer. Deze omhullende contour is van kracht totdat de vijfde baan in gebruik wordt genomen. Vanaf dat moment geldt de gereserveerde zone voor het vijfbanenstelsel.

Interimbeleid

Tot het moment van vaststelling door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet wordt – in aansluiting op het reeds door de provincie Noord-Holland gevoerde beleid – een interimbeleid gevoerd overeenkomstig de brief «Interimbeleid 1991–1995» van november 1991 van de minister van VROM aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Ook wordt ten behoeve van de toekomstige kwaliteit van het woon- en leefmilieu een vrijwaringsbeleid gevoerd. Dit vrijwaringsbeleid is in hoofdstuk VII van deze PKB nader uitgewerkt.

Overlappende zones

De diverse geluidszones en nachtzones overlappen elkaar deels. In de

overlappende delen wordt het volgende beleid gevoerd. Voor de toelaatbaarheid van nieuwbouw op een lokatie die zowel binnen een geluidszone als binnen een nachtzone ligt, gelden de planologische beperkingen die behoren bij de geluidszone; de nachtzone kent geen planologische beperkingen. Voor geluidsisolatie – zowel voor nieuwbouw voorzover die is toegelaten als voor bestaande te isoleren objecten – gelden de volgende regels.

Uitgangspunt is, dat voor isolatie in aanmerking komende objecten op lokaties die binnen meerdere zones liggen, slechts éénmaal worden geïsoleerd. Voor de zwaarte van de isolatie van geluidsgevoelige ruimten exclusief slaapvertrekken, is maatgevend de isolatie-eis die voortvloeit uit de geluidszone. Ligt een object binnen meerdere geluidszones, dan is de geluidszone die de hoogste geluidsbelasting aangeeft maatgevend voor de uit te voeren isolatie. Voor slaapvertrekken wordt nagegaan welke van de isolatieregimes – behorend bij de Ke-norm of behorend bij de LAeq-nachtnorm – de zwaarste isolatie-eisen stelt. Deze is dan maatgevend voor de uit te voeren isolatie. Gebleken is, dat in dergelijke gevallen de Ke-isolatie altijd de hoogste isolatie-eisen stelt.

Nachtluchten

In aansluiting op het in het PASO tussen partijen overeengekomen beleid met betrekking tot het aantal nachtluchten op Schiphol wordt bepaald dat de feitelijke groei van het aantal nachtluchten tot het moment van het in gebruik nemen van de vijfde baan zal worden gestopt op het moment dat de nachtzone voor het vierbanenstelsel dreigt te worden overschreden, dan wel na het in gebruik nemen van de vijfde baan de nachtzone voor het vijfbanenstelsel dreigt te worden overschreden. Nadat de nachtzones voor het vier- en het vijfbanenstelsel definitief zijn vastgesteld in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet zal de handhaving op basis van deze nachtzones plaatsvinden.

2. Externe veiligheid

Aan de uiteinden van de banen worden externe veiligheidszones ingesteld, die gestileerd zijn op basis van de in de milieu-effectrapportage berekende 10^{-5} contour voor individueel risico voor het vijfbanenstelsel in 2015. Deze veiligheidszones worden onderverdeeld in *veiligheidszones in ruime zin* en *veiligheidszones in engere zin*.

In de veiligheidszone in ruime zin geldt een bouwverbod. Dit betekent dat er geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd en dat de vestiging van nieuwe bedrijven binnen deze zone niet is toegestaan. Bestaande bedrijven worden gehandhaafd mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare. In de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing mogen geen nieuwe risicobronnen worden gevestigd en geen bestaande risicobronnen worden uitgebreid als het risico van calamiteiten voor omwonenden daardoor significant wordt verhoogd.

De veiligheidszone in engere zin wordt in eerste instantie gestileerd vastgesteld langs de lijn die overeenkomt met 50% van het maximum risico in de externe veiligheidszone in ruime zin, zoals berekend voor het vijfbanenstelsel in 2015.

Binnen de veiligheidszone in engere zin geldt een bouwverbod voor nieuwe woningen en worden bestaande woningen aan de woonbestemming onttrokken. De veiligheidszone in engere zin zal uiterlijk in 2015 bewoningsvrij dienen te zijn. Vestiging van nieuwe bedrijven is in deze zone niet toegestaan. Bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd mits er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare.

Vanaf 1999 wordt iedere vijf jaar bezien of de veiligheidszone in engere zin op basis van de dan bestaande inzichten en kwantitatieve gegevens over de ontwikkeling van de externe veiligheid moet worden uitgebreid. Naast een hernieuwde berekening van het risico, dient daarbij ook gebruik te worden gemaakt van het voortschrijdend inzicht over de kwalitatieve ontwikkeling van de veiligheid per vliegtuigbeweging en van de gegevens over het aantal vliegtuigbewegingen; dit zowel over de voorliggende jaren als met een verwachting daarover voor de komende periode. Daarbij wordt steeds gestreefd naar het bereiken van *stand still*, hetgeen betekent geen toename van onveiligheid, wat zal worden afgemeten aan de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico zowel binnen de externe veiligheidszone in ruime zin als binnen het toetsingsgebied externe veiligheid (overeenkomend met de contour 10^{-6} individueel risico voor het vijfbanenstelsel in 2015).

Naast deze veiligheidszones speelt externe veiligheid een rol in de vrijwaringszone, als een van de elementen waarop het vrijwaringsbeleid is gebaseerd. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk VII van deze PKB. Het externe veiligheidsbeleid zal worden geïmplementeerd via het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), zo nodig via het geven van aanwijzingen op basis van artikel 6 of 37 WRO. In 1995 zal worden nagegaan voor welke onderwerpen eventuele aanvullende wettelijke regelingen noodzakelijk zijn en in welk kader deze hun beslag zouden moeten krijgen. Dit zal plaatsvinden in het kader van het Algemene Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens (ABEL).

3. Stank

Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat in het banenstelsel 5P de milieudoelstelling – stand still ten opzichte van 1990 – wordt gerealiseerd waar het gaat om het aantal inwoners in het 98 en het 99,5 percentiel van 1 Ge per m^3 . Het aantal inwoners binnen de geurcontouren van 1 Ge per m^3 neemt zowel binnen het 98 als het 99,5 percentiel ten opzichte van 1990 zelfs af. Dit is met name het gevolg van een verwachte daling van de emissies van koolwaterstoffen uit vliegtuigmotoren. De luchthavengebonden maatregelen worden door de NV Luchthaven Schiphol uitgevoerd overeenkomstig het Beheersplan Schiphol.

4. Lokale luchtverontreiniging

Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat de wettelijke grenswaarden voor de stoffen stikstofdioxide, zwaveldioxide, koolmonoxide en zwarte rook worden niet overschreden. Ook blijkt dat de immissieconcentraties van de stoffen stikstofdioxide, zwaveldioxide, koolmonoxide, polycyclische aromatische koolwaterstoffen, ozon en zwarte rook van alle bronnen tezamen – gerelateerd aan het aantal inwoners in de directe omgeving van de luchthaven Schiphol – niet hoger zijn dan in 1990. Daarbij is er van uitgegaan dat het beleid ten aanzien van de vermindering

van de bijdrage aan de luchtverontreiniging door het wegverkeer succesvol is. Hoewel de emissies door vliegtuigen als gevolg van de toename van het luchtverkeer toenemen, en de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de totale emissie in de regio daarmee toeneemt, neemt de totale emissie in de regio af door de dalende emissies van het wegverkeer. Overschrijding van de wettelijke grenswaarden treedt alleen op langs drukke verkeerswegen. Dit is een landelijk beeld en heeft geen directe relatie met de ontwikkeling van het luchtverkeer op Schiphol.

Het kabinet zal in internationaal verband aandringen op een aanscherping van de stikstofoxyden (NOx) emissienorm en op invoering van een heffing op kerosine. De luchthavengebonden maatregelen zullen door de NV Luchthaven Schiphol overeenkomstig het Beheersplan Schiphol worden uitgevoerd. Emissies zullen tevens beperkt worden door het vervangen van verplaatsingen door de lucht door verplaatsingen via het toekomstige netwerk van hoge snelheids-railverbindingen (substitutie).

5. Overige milieu-aspecten

Gezondheid

Het kabinet zal bevorderen dat uiterlijk in 1995 een nulmeting wordt verricht, zowel wat betreft de gezondheidseffecten als voor de blootstellingsparameters. Daarna zal voor wat betreft de effecten periodiek monitoring plaatsvinden. Onderzocht zal nog worden in hoeverre in aanvulling op de monitoring van de effecten nadere detailering van de blootstelling – zoals geluid en luchtkwaliteit uitgedrukt in gehalten aan onder meer stikstofoxyden (NOx), vluchtige organische stoffen (VOS) en stof – noodzakelijk is.

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Naar verwachting kan de uitbreiding van de luchthaven effectneutraal worden gerealiseerd.

Mondiale luchtverontreiniging

Het kabinet zal in 1995 de Nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart aan de Tweede Kamer aanbieden. Hierin zullen voorstellen worden geformuleerd om (de effecten van) luchtverontreiniging door de luchtvaart op duurzame wijze te beheersen. Het gaat daarbij zowel om maatregelen op nationaal (lokale luchtverontreiniging) als op internationaal niveau. Voorafgaand aan de Nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart zullen de luchthavengebonden maatregelen, zoals opgenomen in het Beleidsconvenant PASO, worden uitgevoerd. Indien maatregelen die voortvloeien uit de Nota Luchtverontreiniging door Luchtvaart en die betrekking hebben op de luchthaven Schiphol leiden tot het bijstellen van dit pakket van maatregelen, kan een herziening van deze PKB noodzakelijk zijn.

Het kabinet zal – in aansluiting op de Nota Klimaatverandering en het PASO – op actieve wijze het internationaal overleg over de beheersing van de luchtverontreiniging door de luchtvaart voortzetten.

VI HANDHAVING, EVALUATIE EN MONITORING

Beleidsuitspraken

Het kabinet acht handhaving, evaluatie en monitoring van milieu-aspecten één van de belangrijke onderwerpen van het beleid inzake Schiphol. Immers waar aan de kwaliteit van het leefmilieu hoge eisen worden gesteld, dient verzekerd te zijn dat de beoogde kwaliteit ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Gelet op het feit dat mede met het oog op de mainportontwikkeling hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit van de luchthaven en de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van de luchthaven, acht het kabinet het evenzeer noodzakelijk de ontwikkeling van deze aspecten te volgen. Ook deze aspecten zullen onderdeel zijn van evaluatie en monitoring, waardoor deze beide elementen van de dubbeldoelstelling omvat.

Handhaving

Handhaving van milieu-aspecten is nodig om te verzekeren dat formeel gestelde grenzen aan de milieubelasting niet worden overschreden. Voor Schiphol richt de handhaving zich vooral op luchtvaartgeluid.

Deze handhaving heeft tot doel te verzekeren, dat buiten de geluidszones (Ke en LAeq) geen hogere geluidbelasting optreedt dan de vastgestelde grenswaarden en voorts dat vermijdbare hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Hierbij worden preventieve en repressieve instrumenten ingezet. Preventief door het opstellen van regels en voorschriften, repressief door strafrechtelijke en bestuurlijke sancties (bestuursdwang en dwangsom) nadat controle heeft uitgewezen dat deze regels niet werden nageleefd. De handhaving betreffende luchtvaartgeluid heeft zowel betrekking op het gebruik van de luchthaven en het luchtruim daaromheen als op het gebruik van de omgeving.

De wettelijke basis voor de handhaving betreffende luchtvaartgeluid is gelegd in de onlangs gewijzigde Luchtvaartwet (Stb 715, 1994). Daarin is de verplichting opgenomen, dat in de aanwijzing van een luchtvaartterrein voorschriften worden gesteld om het boven omschreven doel van handhaving te bereiken. Voorts bevat de Luchtvaartwet bepalingen over belangrijke andere instrumenten die hierbij zullen worden gehanteerd, zoals het gebruiksplan en het handhavingsvoorschrift.

Ten behoeve van een toets op de verstrekking van gegevens, de effectiviteit van de regelgeving, de rol en positie van de diverse actoren in het kader van de handhaving, zullen de betrokkenen periodiek – vooralsnog eens per drie jaar – een onafhankelijke instantie opdracht geven tot het doorlichten van het systeem van de handhaving, waarbij gekeken zal worden naar de inhoud van de handhaving, de praktijk van het toepassen van de sanctiemiddelen en de informatieverstrekking.

Gebruik luchthaven en luchtruim

Door middel van voorschriften betrekking hebbend op baanbeschikbaarstelling en geluidpreferent baangebruik, vertrek- en aankomstprocedures en de toelating van vliegtuigen afhankelijk van hun geluidsproductie, zal een zodanig gebruik van de luchthaven worden gehandhaafd, dat de

luchtvaart geen hogere geluidbelasting veroorzaakt dan de Ke- en de LAeq-zones toestaan en dat vermijdbare hinder wordt tegengegaan.

De voorschriften in de aanwijzing vormen een onlosmakelijk geheel, zowel onderling, als met de inhoud van het gebruiksplan en het handhavingsvoorschrift. Het is daarbij noodzakelijk enerzijds een sluitend systeem van handhaving te bewerkstelligen en anderzijds te vermijden dat een zodanig rigide systeem wordt gecreëerd, dat niet tijdig kan worden ingespeeld op ontwikkelingen die nu nog niet kunnen worden voorzien. Dit betekent, dat de genoemde voorschriften deels in de aanwijzing en deels in andere documenten – zoals gebruiksplan en handhavingsvoorschrift – uitgewerkt kunnen worden. Tevens zal een wijziging van de Luchtvaartwet in procedure worden gebracht, om de positie van de Luchtverkeersbeveiliging (LVB) in het kader van handhaving nader te regelen. In afwachting van effectuering van deze wetwijziging, zullen afspraken tussen LVB en NVLS enerzijds en tussen LVB en het ministerie van Verkeer en Waterstaat anderzijds worden vastgelegd omtrent de wijze van handhaving.

Zonodig zal de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij (dreigende) zone-overschrijding de in de aanwijzing opgenomen voorschriften aanscherpen. Dit zal niet dan na overleg met de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen en na advisering door de Commissie Geluidhinder Schiphol gebeuren. Voorts zal in het kader van de handhaving van de geluidszone op basis van het handhavingsvoorschrift toetsing plaatsvinden van:

- a. het feitelijke gebruik van de luchthaven aan het verwachte gebruik zoals vastgelegd in het gebruiksplan
- b. het feitelijke verloop van de geluidsbelasting aan de geluidszones door middel van maandelijkse bepaling van de voortschrijdende geluidsbelasting op basis van de met behulp van het FANOMOS-systeem geregistreerde vliegbanen.

Op deze wijze is het mogelijk om tijdig ontwikkelingen te onderkennen die tot zone-overschrijding zouden kunnen leiden en in dat geval tijdig nadere sturende maatregelen te treffen om dit te voorkomen. De resultaten van deze toetsing zullen aan de Commissie Geluidhinder Schiphol ter beschikking worden gesteld. Ook de verplichte jaarlijkse evaluatie en zonodig aanpassing van het handhavingsvoorschrift, alsmede de wettelijke verplichting van NVLS het gebruiksplan jaarlijks – en indien het feitelijk gebruik van de luchthaven gaat afwijken van het vigerende gebruiksplan, ook tussentijds – ter vaststelling voor te leggen, maken het tijdig corrigeren van ongewenste ontwikkelingen mogelijk.

Gebruik omgeving

Er zal op basis van het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zodanig gebruik van de omgeving worden gehandhaafd, dat geen nieuwbouw plaatsvindt in gebieden waar dit vanwege luchtvaartgeluid en externe veiligheid niet is toegestaan. Daar waar voor nieuwbouw respectievelijk reeds aanwezige bebouwing een isolatieplicht geldt, zal voorts worden gecontroleerd of de geluidsisolatie ook daadwerkelijk aan de gestelde eisen voldoet.

Evaluatie en monitoring

Evaluatie en monitoring van milieu-effecten, verplicht overeenkomstig de Wet Milieubeheer, hebben primair tot doel na te gaan of de feitelijk optredende milieu-effecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming, op basis van de in de milieu-effectrapportage beschreven effecten, rekening is gehouden. Indien uit dit onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan bij het nemen van het besluit werd verwacht, dan neemt het bevoegd gezag zonodig maatregelen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Evaluatie en monitoring hebben betrekking op meer aspecten dan de handhaving. Bij handhaving gaat het om die milieu-aspecten waarvoor formeel gestelde grenzen of normen gelden. Bij evaluatie en monitoring zijn in principe alle in de milieu-effectrapportage beschreven milieu-aspecten betrokken, ook als daarvoor geen formeel gestelde grenzen gelden.

Het kabinet heeft besloten niet alleen de milieu-effecten te evalueren, conform de Wet Milieubeheer, maar om ook mainportaspecten en de ruimtelijke ontwikkeling onderdeel te laten uitmaken van de evaluatie. Derhalve worden beide elementen van de dubbeldoelstelling – mainport en milieu – in de evaluatie betrokken.

De wijze waarop deze evaluatie en monitoring zal plaatsvinden zal worden weergegeven in het programma Evaluatie en Monitoring, dat onderdeel is van de aanwijzing van het luchtvaartterrein. Tevens zal in dit kader onderzoek worden uitgevoerd naar aspecten die in de milieu-effectrapportage als leemte in kennis zijn aangemerkt. Daarnaast vindt in een afzonderlijk programma de evaluatie van de gezondheidseffecten rond Schiphol plaats.

VII BELEIDSKEUZEN RUIMTELIJKE KWALITEIT

Ontwikkelingsperspectief

Met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit hanteert het kabinet de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) en het Structuurschema Groene Ruimte als uitgangspunt. Het kabinet wil bij de ontwikkeling van Schiphol tot mainport (condities voor) bestaande ruimtelijke kwaliteit behouden, waar nodig verbeteren en waar mogelijk (condities voor) nieuwe ruimtelijke kwaliteit realiseren. De beleidskeuzes ruimtelijke kwaliteit en de beleidskeuzes ruimtelijke inrichting (hoofdstuk VIII) beïnvloeden elkaar en moeten derhalve in samenhang worden beschouwd.

Bij ruimtelijke kwaliteit wordt een onderscheid gemaakt in de elementen toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. In de omgeving van de luchthaven streeft het kabinet uit het oogpunt van toekomstwaarde naar de ontwikkeling van een duurzame ruimtelijke structuur door middel van een zo flexibel mogelijk gebruik van deze structuur en behoud van bestaande kwaliteiten. Uit het oogpunt van gebruikswaarde streeft het kabinet naar een zo doelmatig mogelijke ruimtelijke inrichting en samenhang tussen banenstelsel, areaal en infrastructuur, en tussen dit pakket en de omgeving. Tenslotte streeft het kabinet uit het oogpunt van belevingswaarde naar het waar mogelijk handhaven van de herkenbaarheid van de luchthaven in het landschap, waarbij het contrast met de omgeving wordt versterkt.

Teneinde de noodzakelijk condities te kunnen bieden voor het handhaven of realiseren van ruimtelijke kwaliteit en ter verbetering van de milieukwaliteit hanteert het kabinet een nieuwe strategie, te effectueren binnen het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het gaat hierbij om het introduceren van een vrijwaringszone.

De vrijwaringszone speelt als instrument van ruimtelijke kwaliteit een rol op het raakvlak tussen luchthaven en omgeving op een wat grotere afstand van de luchthaven. Het is uit oogpunt van handhaving en verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving gewenst dat niet alleen de bestaande woongebieden, maar ook de nieuwe woongebieden of andere milieugevoelige bestemmingen zo weinig mogelijk hinder van het vliegverkeer ondervinden. Daarnaast dient de toegestane groei van Schiphol tot mainport niet te worden belemmerd door ongewenste ontwikkelingen in de directe omgeving. Onder milieugevoelige bestemmingen worden bestemmingen verstaan die relatief hoge concentraties van mensen met zich meebrengen, uitgezonderd bedrijven en kantoren. Met betrekking tot bedrijven en kantoren acht het kabinet een selectief vestigingsbeleid binnen de vrijwaringszone wenselijk.

Het kabinet acht het noodzakelijk dat er in de omgeving van Schiphol een vrijwaringsbeleid gevoerd wordt op basis van geluidhinder, externe veiligheid en algemene uitgangspunten met betrekking tot de gewenste ruimtelijke kwaliteit van woon- en leefmilieu. De vrijwaringszone is ruimer dan de gereserveerde geluidszone en omvat nagenoeg de gehele contour 10^{-6} individueel risico. Tevens is divers bestaand ruimtelijk beleid in de zone ondergebracht. De begrenzing is indicatief aangegeven in figuur 12.

Het kabinet heeft de rijksbufferzone Spaarnwoude in zuidelijke richting uitgebreid en heeft de naam gewijzigd in rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. Door de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem komt de rijksbufferzone meer in overeenstemming met de schaal van de stedelijke ontwikkeling (waaronder de uitbreiding van Schiphol). De aanwijzing tot rijksbufferzone

vermindert binnen dit gebied de planologische onzekerheid (schaduwwerking).

Het kabinet is met het college van GS van Noord-Holland overeengekomen dat ook de door de provincie ingestelde Schipholzone wordt uitgebreid. In de Schipholzone wordt gestreefd naar de tijdige realisering van bedrijventerreinen en infrastructuur, een selectieve uitgifte van bedrijventerreinen en het realiseren en waarborgen van ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven. In de Schipholzone moet kunnen worden ingespeeld op nog onvoorzien ontwikkelingen ten aanzien van mainport en milieu. Om redenen van deze flexibiliteit moet nu selectief worden omgegaan met de beschikbare ruimte tussen de huidige luchthaven en zijn (bebouwde) omgeving. Delen van deze ruimte worden strategisch gereserveerd.

Het agrarisch gebruik kan in de Schipholzone, in aangepaste vorm, veelal in stand blijven. Het Bestuursforum Schiphol – een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de NV Luchthaven Schiphol – draagt verantwoordelijkheid voor de bestemming, de inrichting en het beheer van de Schipholzone, alsmede voor de ontwikkeling van Schipholgebonden bedrijventerreinen binnen deze Schipholzone.

Met de NV Luchthaven Schiphol en de partijen die deel uitmaken van het Bestuursforum Schiphol is overeengekomen dat mede door *landscaping* van bedrijventerreinen, inclusief het luchtvaartterrein, zal worden bijgedragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de luchthaven en haar directe omgeving.

De aanleg van de Verlengde Westrandweg en – met name – de realisatie van de vijfde baan hebben grote gevolgen voor de inrichting van het direct omliggende gebied. Bij de verdere uitwerking zullen maatregelen en voorzieningen worden getroffen teneinde de inpassing van deze grootschalige infrastructurale voorzieningen en de daarmee samenhangende mitigerende maatregelen zo goed mogelijk te verzekeren. Het instrument aanpassingsinrichting uit de Landinrichtingswet biedt goede mogelijkheden om deze maatregelen te verzekeren. Besluitvorming met betrekking tot de inzet van dit instrument ten behoeve van de aanleg van de vijfde baan en de Verlengde Westrandweg (al of niet gecombineerd) wordt na het uitkomen van deel 3 van de PKB Schiphol genomen. In het deel van de bufferzone dat samenvalt met het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer, wordt een integrale herinrichting voorgestaan. In deze herinrichting zal de ontwikkeling van duurzame groene functies centraal staan.

Beleidsuitspraken

- Ten behoeve van de toekomstige kwaliteit van het woon- en leefmilieu wordt in de omgeving van de luchthaven Schiphol een vrijwaringsbeleid geïntroduceerd. De bijbehorende vrijwaringszone is – deels indicatief – aangegeven in figuur 12.

Binnen de vrijwaringszone mogen in beginsel geen nieuwe woningen of andere milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen.

Gemeenten en provincies worden verzocht selectief te zijn ten aanzien van de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren in de vrijwaringszone en dit op te nemen in hun ruimtelijke plannen.

De selectiviteit ten aanzien van de vestiging van nieuwe bedrijven en kantoren binnen de vrijwaringszone dient – voor zover het niet gaat om vigerende bestemmingsplannen – in principe gebaseerd te zijn op het weren van niet-Schipholgebonden bedrijvigheid uit de nabijheid van de luchthaven en het op afstand houden van bedrijven en kantoren met veel werknemers per hectare. In de vrijwaringszone geldt dat vestiging van nieuwe risicobronnen, die zouden kunnen bijdragen aan de verhoging van het risico van calamiteiten voor omwonenden, moet worden voorkomen. Dit houdt in dat binnen de vrijwaringszone, in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing, geen nieuwe risicobronnen – zoals de nieuwbouw van opslagplaatsen voor gevaarlijke stoffen en chemische installaties – mogen worden gevestigd en bestaande risicobronnen niet mogen worden uitgebreid, als het risico van calamiteiten voor omwonenden daardoor significant wordt verhoogd.

Van de provincies en de gemeenten die gedeeltelijk of geheel binnen de vrijwaringszone liggen wordt verwacht dat zij in hun ruimtelijke plannen en maatregelen uitvoering geven aan dit ruimtelijke beleid. Het rijk zal hierop toezien door middel van het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Voor de binnen de vrijwaringszone gelegen geluids- en externe veiligheidszones – zoals aangegeven in figuren 1 tot en met 4 en 8 van de PKB – geldt (gedeeltelijk) een strakker regime dan het vrijwaringsbeleid. Deze regimes zijn beschreven in hoofdstuk V van deze PKB, dan wel in het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) op basis van de Luchtvaartwet.

- Het kabinet heeft de rijksbufferzone Spaarnwoude in zuidelijke richting uitgebreid tot de nieuwe rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem, zoals aangegeven in figuur 11.
- Het kabinet acht een uitbreiding van de huidige Schipholzone noodzakelijk. Het kabinet verzoekt de provincie Noord-Holland de uitbreiding van de Schipholzone vast te leggen in het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, zoals indicatief aangegeven in figuur 10. Het kabinet gaat er daarbij van uit dat betrokken partijen bereid zijn mee te werken aan een kwalitatief hoogwaardige bestemming, inrichting en beheer van het gebied en rekening te houden met het vigerende ABC-locatiebeleid, alsmede het beleid inzake het Uitwerkingsplan Mainport en Groen.

VIII BELEIDSKEUZEN RUIMTELIJKE INRICHTING

Ontwikkelingsperspectief

In het beleid met betrekking tot de ruimtelijke inrichting hanteert het kabinet als uitgangspunt de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (Extra) (VINEX), het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Het kabinet plaatst de ontwikkeling van Schiphol in het perspectief dat in deze nota's voor de gehele regio is geschetst, waar het gaat om het stadsgewestelijk openbaar vervoer, het lokatiebeleid, de VINEX-woningbouwlokaties en de groenvoorzieningen.

Verkeer en vervoer

Uit het oogpunt van bereikbaarheid en milieu is het vigerende rijksbeleid inzake het verkeer en vervoer vooral gericht op beperking van de automobilititeit. Voor de realisatie daarvan is de rijksoverheid in sterke mate afhankelijk van de andere overheden en het bedrijfsleven. De uitwerking van dit beleid dient namelijk onder meer te worden vormgegeven in de vervoerregio's. De drie vervoerregio's in de noordvleugel van de Randstad en de provincie Noord-Holland hebben de kaders daarvoor vastgelegd in de Integrale Verkeers- en Vervoersvisie voor de Noordvleugel (INVERNO). Deze studie is een vertaling van het door het rijk in het SVV-II neergelegde beleid voor het noordelijk deel van de Randstad.

INVERNO geeft aan dat de mobiliteitsgeleidende maatregelen met kracht moeten worden ingezet om de verwachte groei van de automobilititeit tot 2010 volgens de streefbeelden van het SVV-II te beperken. Voor de uitvoering van het parkeer- en lokatiebeleid en de stimulerende maatregelen is de vervoerregio van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam primair verantwoordelijk.

In de regio Schiphol worden aanpassingen in het hoofdwegennet uitgevoerd overeenkomstig het besluit van de minister voor Verkeer en Waterstaat van 15 juli 1992. In dit besluit is vastgelegd dat het zogenoemde *combinatie-alternatief* wordt uitgevoerd, waarin de aanleg van een Verlengde Westrandweg is voorzien. De problematiek in de dorpskom van Badhoevedorp kan worden opgelost door de rijksweg A9 om te leggen naar een tracé ten zuiden van Badhoevedorp. Besluitvorming over de mogelijke omlegging van de A9 om Badhoevedorp zal gebaseerd zijn op de uitkomsten van de tracé/MER-studie.

Met het oog op een betere bereikbaarheid per spoor van de luchthaven worden er verbeteringen uitgevoerd op de corridors naar de luchthaven. Een aantal voor het bereiken van de dubbele doelstelling belangrijke projecten wordt binnen de eerste planperiode van deze PKB uitgevoerd. Het betreft verbeteringen op de Schiphollijn (Amsterdam-Leiden), de aanleg van de Hemboog (een directe verbinding tussen Zaanstad en Schiphol) en de aanleg van de Utrechtboog (een directe verbinding tussen Utrecht en Schiphol). De realisatie van het programma Rail 21 van de NS zal voor de overige verbindingen voldoende waarborgen scheppen voor een blijvende verbeterde bereikbaarheid. De financiële verplichtingen die het rijk hiertoe aangaat zijn vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1995-1999. Het kabinet steunt door middel van medefinanciering de aanleg van de Noord-Zuidlijn tussen het Amsterdam Centraal Station en het station Amsterdam Zuid WTC. De middelen daartoe zijn in het MIT 1995-1999 gereserveerd. Conform de

besluitvorming over de Investeringsimpuls 1995–1998 zal met de aanleg van de Noord-Zuidlijn vóór 1998 worden aangevangen. De noodzaak van doortrekking naar Schiphol is onder meer afhankelijk van het moment dat de capaciteit van de NS-Schipholtunnel volledig benut dreigt te raken.

Op het ijkmoment 1999 zal nader worden aangegeven wanneer realisatie van het deelproject Amsterdam Zuid WTC-Schiphol gewenst is. Conform het Beleidsplan Zuid-Tangent van de Stuurgroep Zuid-Tangent is dit project op het trajectdeel Haarlem-Schiphol Oost als snelbus inmiddels in uitvoering. Het kabinet zal dit project medefinancieren en heeft daartoe de nodige middelen in het MIT gereserveerd. Over de trajectdelen Schiphol Oost–Weesp, Haarlem–IJmond en Schiphol–Ronde Venen zal op het ijkmoment 1999 nader worden aangegeven wanneer realisatie gewenst is.

Bedrijventerreinen en groenvoorzieningen

Getracht wordt door inrichting van de ruimte bij te dragen aan ruimtelijke kwaliteit. Het kabinet acht voor de inrichting van Haarlemmermeer de volgende principes van belang. Deze principes dragen bij aan het realiseren van de dubbele doelstelling.

Voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport is het van belang dat er een selectief beleid gevoerd wordt ten aanzien van de bedrijvenontwikkeling op of in de directe omgeving van de luchthaven. Om de economische uitstraling te kunnen realiseren die voor een mainport noodzakelijk is, moet er voldoende terrein aanwezig zijn om de Schipholgebonden bedrijven te kunnen huisvesten. Het kabinet gaat er van uit dat onder verantwoordelijkheid van het Bestuursforum Schiphol in het gebied rond Schiphol wordt voorzien in de additionele behoefte van twee maal 75 hectare netto voor Schipholgebonden bedrijvigheid in de periode tot 2015.

Ook vanuit oogpunt van bereikbaarheid acht het kabinet het noodzakelijk dat bij de ruimtelijke inrichting van de luchthaven de vestiging van kantoren of bedrijven – welke niet in strikte zin Schipholgebonden zijn – wordt voorkomen. Deze functies dienen te worden afgeleid naar andere goed per openbaar vervoer bereikbare locaties in de regio, overeenkomstig het door het kabinet gevoerde locatiebeleid. Niet aan de luchthaven gerelateerde kantoorfuncties of andere grote publiekstrekkende functies moeten op het luchthaventerrein worden geweerd. Als de internationale toplocatie voor kantoren in de omgeving van Schiphol komt het gebied IJ-oeveren of Amsterdam Zuid WTC in aanmerking.

Er zal een samenhangende groenstructuur worden gerealiseerd waarbij waar mogelijk aangesloten wordt bij reeds aanwezige kwaliteiten. Ook is zo mogelijk het opwaarderen van het overgebleven, oorspronkelijke polderlandschap met haar karakteristieke gridstructuur gewenst. Ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de bredere omgeving van de luchthaven acht het kabinet de ontwikkeling van een grootschalige groenstructuur in aansluiting op het bestaand en toekomstig stedelijk gebied wenselijk. Het in het Structuurschema Groene Ruimte voorgestelde strategisch groenproject in het westen van Haarlemmermeer levert hier een belangrijke bijdrage aan.

Daarnaast acht het kabinet de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem van belang. In deze nieuwe rijksbufferzone wordt extra zekerheid geboden voor de

ontwikkeling van groene functies. Tenslotte stelt het kabinet diverse projecten voor die moeten zorgdragen voor een goede en groene inpassing van Schiphol en zijn omgeving. Extra aandacht dient besteed te worden aan de ruimtelijke scheiding tussen de woongebieden en het luchtvaartterrein.

Door het gebruik van de vijfde baan verschuift de geluidbelasting van stedelijk naar landelijk gebied. Vooral in het recreatiegebied Spaarnwoude is sprake van een toename van de geluidbelasting. Daar staat echter een vermindering van de geluidbelasting in het Amsterdamse bos tegenover. In het Structuurschema Groene Ruimte is bepaald dat voor het verlies aan recreatiemogelijkheden in het groen- en recreatiegebied Spaarnwoude compensatie zal worden geboden.

Verdere ontwikkeling van de glastuinbouw moet worden geconcentreerd nabij Rijsenhout in samenhang met het centrumgebied Aalsmeer. Ten behoeve van deze ontwikkeling zal, waar nodig gebruik worden gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid op basis van de Luchtvaartwet om bedrijfswoningen te bouwen in de 35 Ke-geluidszone tot 45 Ke. Indien door uitbreiding van Schiphol de beoogde ontwikkeling van glastuinbouw in dit deel van Haarlemmermeer in het gedrang komt, zal ruimtelijke compensatie worden geboden in of nabij het glastuinbouwgebied Aalsmeer. Daarbij zal allereerst worden bezien of, en zo ja in hoeverre, er in Haarlemmermeer – buiten het Groene Hart – voldoende ruimte is binnen het in de VINEX aangegeven «bruine koers» gebied.

Beleidsuitspraken

- Om redenen van bereikbaarheid en leefbaarheid streeft het kabinet zowel voor het woon-werkverkeer van het personeel van de op de luchthaven gevestigde bedrijven, als voor het voor- en natransport van passagiers er naar dat 40% daarvan plaatsvindt door middel van het openbaar vervoer.
- In termen van het locatiebeleid wordt Schiphol-Centrum beschouwd als een B-locatie met bijzondere kenmerken. Op het moment dat Schiphol is aangesloten op het netwerk van hogesnelheidslijnen, en de Zuid-Tangent en de verlengde Noord-Zuidlijn zijn gerealiseerd, dienen meer stringente parkeernormen te worden gehanteerd voor de werknemers van op Schiphol-Centrum gevestigde bedrijven.
- Conform het Verkeer- en Vervoerplan voor de Noordvleugel van de Randstad (INVERNO) worden de bedrijvenlocaties De Hoek als B-locatie en Schiphol-Rijk, Schiphol-Zuid en Schiphol-Oost als C-locatie aangemerkt.
- Op de langere termijn moet rekening worden gehouden met de aanleg van een westelijke *bypass*. Het gaat hierbij om een nieuwe railverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS langs de westrand van Amsterdam. De realisatie van deze *bypass* is onder meer afhankelijk van het moment waarop de capaciteit van de verbrede Schipholtunnel – ondanks de aanleg van de Noord-Zuidlijn op het traject tussen Amsterdam Zuid WTC en Schiphol – niet langer toereikend is. Het is mogelijk dat met de aanleg van de westelijke *bypass* reeds voor 2015 gestart moet worden. De besluitvorming over aanleg en financiering vindt te zijner tijd plaats op basis van een tracébesluit conform de Tracéwet, waartoe dit project als studieproject in het volgende SVV zal worden opgenomen. Het kabinet verzoekt de

provincie Noord-Holland de aanleg van de westelijke *bypass* in het streekplan ruimtelijk niet onmogelijk te maken.

- De ontwikkeling van de Zuid-Tangent en de Noord-Zuidlijn als systeem van hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoer wordt bevorderd. De provincie Noord-Holland en de NV Luchthaven Schiphol worden verzocht op en in de directe omgeving van de luchthaven ruimte te reserveren voor de realisatie van de Noord-Zuidlijn (traject Amsterdam Zuid WTC-Schiphol) en de Zuid-Tangent (tracé Haarlem-Schiphol-Amstelveen en Schiphol-Uithoorn).
- Het kabinet is een tracéprocedure overeenkomstig de Tracéwet gestart teneinde een besluit mogelijk te maken over een zuidelijke omlegging van de rijksweg A9 om Badhoevedorp. Dit project is als onderdeel van het studieproject A9 opgenomen in het MIT 1995–1999. Het kabinet zal zich inspannen om de fondsen voor het project direct aansluitend op het tracébesluit te reserveren.
- Het kabinet wil in samenhang met de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol, de nieuwe infrastructuur en de nieuwe woon- en werkgebieden, condities scheppen voor ruimtelijke kwaliteit in de wijdere omgeving van de luchthaven. De ontwikkeling van een samenhangende groenstructuur in dat gebied draagt daartoe bij. Het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer uit het Structuurschema Groene Ruimte wordt door het kabinet als een belangrijke component van deze nieuwe groenstructuur beschouwd. Als uitwerking van het compensatiebeginsel uit genoemd structuurschema is door het kabinet bepaald dat compensatie wordt geboden voor het verlies aan recreatiewaarden van het gebied Spaarnwoude. Deze compensatie zal bestaan uit een financiële bijdrage van het rijk en de NV Luchthaven Schiphol aan de financiering van het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer. Hierdoor wordt de realisatie van 500 hectare van het Strategisch Groenproject zeker gesteld. Daarnaast zijn door het kabinet groenprojecten opgenomen die de groene inbedding van de luchthaven zelf betreffen.

Het gaat hierbij om:

- de landschappelijke inpassing van nieuwe weg- en rail infrastructuur, bedrijfsterreinen en het luchtvaartterrein;
- de inzet van het instrument aanpassingsinrichting voor de vijfde baan en eventueel de Verlengde Westrandweg;
- groenprojecten in de overgangsgebieden tussen het luchtvaartterrein en de omgeving van de luchthaven;
- strategische investeringen in de grondverwerving ten behoeve van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem.

IX FINANCIËN

Deze paragraaf bevat de financiële verplichtingen die het rijk aangaat als gevolg van de in deze PKB opgenomen beleidsuitpraken en welke niet in andere programma's of afspraken zijn vastgelegd. Deze verplichtingen vormen een onderdeel van het Programma Financiële Dekking PMMS. Dit programma is opgenomen in het Overzicht Aanvullende Afspraken PMMS dat bij deze PKB is gevoegd.

Omleiding rijksweg A9 Badhoevedorp

De projectkosten van de omleiding om Badhoevedorp, waarvoor een procedure overeenkomstig de Tracéwet wordt doorlopen, worden geschat op circa f 500 miljoen. Afhankelijk van de uitkomsten van de tracéprocedure kan dit bedrag nog wijzigen. Dit project is in het MIT 1995–1999 als studieproject opgenomen.

HSL-Oost

De projectkosten voor de realisatie van de HSL-Oost via aanpassing van de bestaande spoorverbindingen worden – uitgaande van maximaal 200 kilometer per uur – geraamd op circa f 4,3 miljard. Uitgaande van een snelheidsverhoging tot maximaal 300 kilometer per uur worden de kosten op circa f 4,6 miljard geraamd. Het kostenverschil heeft betrekking op het onderdeel Utrecht-Arnhem. De kosten van de projecten die nog niet zijn voorzien in de herprogrammering van Rail 21 worden geraamd op circa f 2,5 à f 2,8 miljard, afhankelijk van de mate van snelheidsverhoging.

Het kabinet zal in 1995 de startnotitie voor de tracéprocedure vaststellen. Het kabinet streeft er naar uiterlijk op het ijkmoment 1999 een tracébesluit te nemen en te besluiten over de uitvoeringsmodaliteit, de financiering en het tijdstip van gereedkomen van de HSL-Oost. Aldus kan de HSL-Oost desgewenst in 2006 gereed zijn, mits tijdig voldoende middelen worden vrijgemaakt.

Overige railprojecten

Met de werkzaamheden op het baanvak Utrecht-Breukelen is een bedrag van f 231 miljoen gemoeid. Dit project is opgenomen in het MIT 1995–1999, te realiseren voor 2003. De kosten van de Utrechtboog, te realiseren voor 2003, zijn eveneens opgenomen in het MIT 1995–1999. Deze projecten hangen samen met de HSL-Oost.

Stadsgewestelijk openbaar vervoer

In het MIT 1995–1999 is f 925 miljoen gereserveerd voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn (Amsterdam CS-Amsterdam Zuid WTC). De kosten van het traject Amsterdam Zuid WTC-Schiphol worden geraamd op circa f 400 miljoen. De bestaande en al geplande openbaar vervoervoorzieningen bieden voldoende capaciteit om vervoer van en naar Schiphol in de eerste planperiode tot 2003 op te vangen. Daarom zal op het ijkmoment 1999 worden bezien of en wanneer in de periode 2003–2010 aanleg van het traject Amsterdam Zuid WTC-Schiphol nodig is en hoe dit gefinancierd kan worden. In het kader van het Regionaal Verkeer en Vervoerplan van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam is het mogelijk dat op andere gronden tot een ander moment van aanleg wordt besloten.

In het MIT 1995–1999 is in de eerste planperiode f 361 miljoen gereserveerd voor de aanleg van fase 1 van de Zuid-Tangent, gedeelte Haarlem-Schiphol Oost, inclusief de tunnel voor het openbaar vervoer onder de Buitenveldertbaan. Dit project is het meest urgent. De totale projectkosten van dit deel worden geraamd op f 521 miljoen. Voor een bedrag van f 160 miljoen is nog geen dekking gevonden. Het rijk is bereid op het ijkmoment 1999 na te gaan of een inspanningsverplichting voor het gehele traject – of delen daarvan – kan worden aangegaan. In het kader van Regionaal Verkeer en Vervoerplan van het Regionaal Overlegorgaan Amsterdam is het mogelijk dat op andere gronden tot een ander moment van aanleg wordt besloten.

Isolatiekosten

De isolatiekosten tweede fase Schiphol worden geraamd op tenminste f 395 miljoen. Het kabinet hanteert met betrekking tot de in de omgeving van de luchthaven uit te voeren isolatie aan woningen het principe de veroorzaker betaalt. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft met de luchtvaartmaatschappijen overleg gevoerd over de financiering. Voor de tweede fase van het isolatieprogramma zal de belangrijkste pijler bestaan uit een bestemmingsheffing op de tickets van passagiers die Schiphol als eerste vertrekpunt hebben. Deze heffing komt bovenop de bestaande geluidheffing op landende vliegtuigen, die dient ter dekking van de isolatiekosten in de eerste fase (uitgevoerd op basis van het vigerende SBL). Met behulp van voorfinanciering door het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de totale financiering van de tweede fase worden geregeld.

Groenvoorzieningen

Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zal maximaal f 28 miljoen investeren in de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem.

Ten behoeve van het Strategische Groenproject Haarlemmermeer zal, op grond van de uitwerking van het compensatiebeginsel, door een aantal PMMS-partijen in totaal f 40 miljoen beschikbaar worden gesteld. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dragen elk f 15 miljoen hieraan bij. Door zowel het ministerie van Economische Zaken als de NV Luchthaven Schiphol wordt elk f 5 miljoen bijgedragen. Deze bijdragen worden in twee tranches van f 20 miljoen uiterlijk in de jaren 1996 en 1997 in het Groenfonds gestort.

Voor de groenprojecten in de overgangsgebieden is een plan opgesteld dat in totaal circa f 93,5 miljoen kost. Dit plan wordt gefinancierd door een bijdrage van het rijk ten bedrage van f 46,8 miljoen. Daarnaast levert het ministerie van Verkeer en Waterstaat een bijdrage van f 18,7 miljoen, gerelateerd aan de in de omgeving van Schiphol te realiseren infrastructuur. De NV Luchthaven Schiphol draagt f 18,7 miljoen bij en de provincie Noord-Holland f 2,3 miljoen. In het resterende bedrag wordt voorzien door een bijdrage van de vervoerregio van f 2,3 miljoen en het overig bedrijfsleven van f 4,7 miljoen.

De kosten van de overige groenvoorzieningen zijn opgenomen in het Programma Financiële Dekking PMMS, dat onderdeel is van het Overzicht Aanvullende Afspraken PMMS. Het Programma Financiële Dekking PMMS is opgenomen in bijlage II van de Nota van Toelichting.

Externe veiligheid

De thans voorziene amoveringskosten verbonden aan het externe veiligheidsbeleid bedragen circa f 7 miljoen. Deze kosten komen voor rekening van het rijk en zijn opgenomen in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

X VERVOLGPROCEDURE

Het in deze PKB in hoofdlijnen aangegeven beleid met betrekking tot de ontwikkeling en het gebruik van de luchthaven wordt vastgelegd in een herziening van de aanwijzingen van de luchthaven Schiphol in het kader van de Luchtvaartwet. De geluidszonering luchtvaart, zoals beschreven in deze PKB, zal in 1996 worden afgerond.

IJkmomenten

Ter vervanging van de betreffende afspraak in het beleidsconvenant PASO zijn de PMMS-partijen overeen gekomen de volgende ijkmomenten aan te houden:

1996: zijnde het moment waarop de geluidszones voor het vier- en het vijfbanenstelsel worden vastgesteld;

1999: zijnde het moment waarop de PKB voor de eerste keer wordt geëvalueerd en een nadere invulling wordt gegeven aan de tweede planperiode;

2004: zijnde het moment waarop de PKB voor de tweede keer wordt geëvalueerd en de tweede planperiode start.

Op de aangegeven ijkmomenten zal worden gezien of de uitwerking van het in de PKB opgenomen beleid bijstelling behoeft en zo ja, in welke richting.

Aanvullende Afspraken PMMS

Bij deze PKB is gevoegd een Overzicht Aanvullende Afspraken PMMS. Deze afspraken zijn een aanvulling op het PASO-beleidsconvenant.

FIGUREN

Figuren deel 3
PKB Schiphol en Omgeving

nr	Titel
1.	Indicatieve geluidszone vierbanenstelsel
2.	Indicatieve geluidszone vijfbanenstelsel
3.	Indicatieve gereserveerde geluidszone
4.	Omhullende contour van de geluidszones voor het vier- en vijfbanenstelsel
5.	Indicatieve nachtzone vierbanenstelsel
6.	Indicatieve nachtzone vijfbanenstelsel
7.	Omhullende contour van de nachtzones voor het vier- en vijfbanenstelsel
8.	Veiligheidszone in ruime en in engere zin voor het vijfbanenstelsel
9.	Indicatieve begrenzing luchtvaartterrein
10.	Indicatieve begrenzing Schipholzone
11.	Begrenzing rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem
12.	Begrenzing Vrijwaringszone

