

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

Nr. 9

DEEL 3: NOTA VAN TOELICHTING

17 februari 1995

Inhoud

1	Beleidskeuze Schiphol en Omgeving	3	4.5	Externe veiligheid	56
1.1	Inleiding	3	4.6	Luchtverontreiniging en stank	67
1.2	Evenwicht	4	4.7	Bodem en water	68
1.3	Grenzen aan de groei	7	4.8	Gezondheid	69
			4.9	Internationale acties	70
2	Banenstelsels	11	4.10	Evaluatie en monitoring	71
2.1	Inleiding	11	5	Ruimtelijke inrichting	72
2.2	5GG banenstelsels	11	5.1	Inleiding	72
2.3	Optimalisatie banenstelsel 5G	14	5.2	Ruimtelijke kwaliteit	72
2.4	Juniorbanenstelsel	15	5.3	Ruimtelijke zonering	74
2.5	Zwanenburgbaanvariant	16	5.4	Luchtvaartterrein	83
2.6	Verlenging Kaagbaan in noordoostelijke richting	17	5.5	Infrastructuur	85
2.7	Conclusie	18	5.6	Groenstructuur	86
3	Mainport	20	6	Financiën	92
3.1	Inleiding	20	6.1	Kosten en financiële dekking	92
3.2	Scenario's	20	6.2	Schadevergoedingen	94
3.3	Mainportontwikkeling	21	7	Vervolprocedures	95
3.4	Economische uitstraling	25			
3.5	Uitplaatsing	27			
3.6	Substitutie van lucht naar rail	28			
4	Milieu	31			
4.1	Inleiding	31			
4.2	Aanvullend MER	31			
4.3	Geluidhinder vliegverkeer	35			
4.4	Handhaving geluidszones	50			
				BIJLAGEN	
				I	Aanvullende Afspraken PMMS
				II	Programma Financiële Dekking PMMS
				III	Stand van zaken PASO-maatregelen
				IV	Gehanteerde begrippen
				V	Gehanteerde afkortingen
				VI	Index

Overzicht figuren en tabellen

hoofdstuk	figuur tabel	titel omschrijving	
2	fig 2.1	banenstelsel 5GG-SNM	12
	fig 2.2	banenstelsel 5GG-PMMS	12
	fig 2.3	banenstelsel 5Gzz	15
	fig 2.4	Juniorbanenstelsel	15
	fig 2.5	Zwanenburgbaanvariant	16
	fig 2.6	Kaagbaan verlengd in NO richting	17
	tab 2.1	Vergelijking banenstelsels op basis IMER en AMER gegevens	19
3	fig 3.1	Hub-and-Spoke (IEE)	21
	fig 3.2	Alternatieve Mainportbeelden (IEE)	22
	fig 3.3	Bandbreedte passagiers- en vrachtmarkt European Renaissance en Balanced Growth (IEE)	23
4	fig 4.1	gereserveerde 35Ke geluidszone in PKB1 en PKB3	43
	fig 4.2	Toetsingsgebied externe veiligheid	62
	fig 4.3	Stilering veiligheidszone in engere en ruime zin	63
	tab 4.1	Ernstig gehinderden op basis Ke en LAeq	39
	tab 4.2	Referentiejaar (1990) en 5P (2015) in PKB1 en PKB3	44
	tab 4.3	Toets aan mainport- en milieucriteria	46
	tab 4.4	Handhaving geluidszone	54
5	fig 5.1	Indicatieve begrenzing Schipholzone (fig 10 PKB3)	74
	fig 5.2	Begrenzing rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem (fig 11 PKB3)	76
	fig 5.3	Begrenzing Vrijwaringszone (fig 12 PKB3)	77
	fig 5.4	Indicatieve begrenzing Luchtvaartterrein (fig 9 PKB3)	84
	fig 5.5	Groene structuren in de regio, Uitwerkingsplan Mainport en Groen	89
	tab 5.1	Overzicht ruimtelijk beleid woningbouw en overige bestemmingen binnen geluidszones, veiligheidszones en ruimtelijke zones	82

1 BELEIDSKEUZE SCHIPHOL EN OMGEVING

1.1 Inleiding

Uitgaande van het in deel 1 van de Planologische Kernbeslissing (PKB) Schiphol en Omgeving geformuleerde beleidsvoornemen heeft het kabinet – mede op basis van de inspraakreacties, het bestuurlijk overleg, de uitgebrachte adviezen, de milieu-effectrapportage en de economische effectrapportage – haar standpunt met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en omgeving bepaald. Dit besluit is in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving neergelegd.

Voor een overzicht van de reacties wordt verwezen naar deel 2a en 2b van de PKB Schiphol. In deel 2a van de PKB zijn de hoofdlijnen uit de inspraak opgenomen en wordt verslag gedaan van het Bestuurlijk Overleg. Tevens zijn daarin de door de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO), het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en de Commissie voor de milieu-effectrapportage uitgebrachte adviezen opgenomen over de PKB, respectievelijk het Integrale Milieu-effectrapport (IMER) alsmede het Uitvoerings Milieu-effectrapport (UMER) voor het vierbanenstelsel. Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. is een Aanvullend Milieu-effectrapport (AMER) opgesteld. Dit AMER is op 13 december 1994 ter visie gelegd. In deel 2b van de PKB zijn de naar aanleiding van dit AMER opgestelde Hoofdlijnen uit de inspraak en adviezen opgenomen. Het kabinet heeft de in het AMER beschikbaar gekomen gegevens, alsmede de reacties daarop, betrokken bij haar standpuntbepaling in dit deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving.

In deze Nota van Toelichting bij PKB deel 3 is de informatie opgenomen die het kabinet relevant acht in aanvulling op de Nota van Toelichting bij deel 1. Deze Nota van Toelichting beperkt zich in hoofdzaak tot informatie die na publicatie van deel 1 beschikbaar is gekomen. De Nota van Toelichting geeft bovendien op onderdelen van het in deel 1 geformuleerde beleidsvoornemen – voorzover daaraan behoefte is gebleken naar aanleiding van de inspraak, bestuurlijk overleg of advisering – verduidelijking. Beleidsuitspraken welke ten opzichte van deel 1 van de PKB Schiphol en Omgeving zijn gewijzigd, worden in deze Nota van Toelichting nader gemotiveerd.

Het vigerende beleid ten aanzien van de luchthaven Schiphol en de overige Nederlandse luchthavens is vastgelegd in het Struktuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL deel e, 1988). Hierin is de ruimtelijke weerslag te vinden van de toenmalige visie op de te verwachten ontwikkeling van het luchtvaartstelsel in Nederland. In de PKB Schiphol en Omgeving wordt een wijziging voorgesteld van het banenstelsel, de geluidszonering en de omvang van het luchtvaartterrein van de luchthaven Schiphol. De PKB Schiphol en Omgeving is om deze reden een partiële herziening van het SBL voor Schiphol. Voor de regionale en de kleine luchtvaartterreinen is de geldigheidsduur van het SBL in december 1993 met drie jaar verlengd. Het beleid ten aanzien van de regionale luchthavens zal worden neergelegd in de Nota Regionale Luchthaven Strategie (RELUS), die medio 1995 aan de Kamer zal worden aangeboden. In 1996 wordt een integrale beleidsvisie op het Nederlandse luchthavenstelsel ontwikkeld.

De in deel 1 van de PKB Schiphol en Omgeving aangekondigde wijzigingen van de Luchtvaartwet zijn in augustus 1994 in werking getreden. Het gaat hierbij om drie punten: het bieden van een wettelijke grondslag voor een geluidheffing op het landingsgeld ten behoeve van de

financiering van de geluidisolatie van woningen rond vliegvelden (sanering geluidhinder), het opnemen van een nachtnorm in de Luchtvaartwet en instrumenten voor de handhaving van de geluidszone. De procedure voor de gedeeltelijke herziening van de Luchtvaartwet voor het kunnen vaststellen van een gereserveerde geluidszone is nog gaande.

1.2 Evenwicht

Kern van het in de PKB Schiphol en Omgeving geformuleerde rijksbeleid is de in het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) geformuleerde dubbeldoelstelling. Het kabinet wil de ruimte bieden voor een verdere groei van de luchthaven Schiphol tot mainport mits tegelijkertijd de kwaliteit van het leefmilieu in de directe omgeving van de luchthaven verbetert. Deze doelstelling is in de Richtlijnen voor de integrale milieu-effectrapportage voor Schiphol en Omgeving (IMER) verder uitgewerkt. Als toetsingscriteria voor de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu worden de parameters geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid gehanteerd. Van een verbetering van het leefmilieu is sprake indien de situatie vanaf het jaar 2003 ten opzichte van 1990 (referentie) in beginsel niet verslechtert en voor luchtvaartgeluid verbetert. Daarnaast gelden voor luchtvaartgeluid criteria met betrekking tot het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszones en de geluidbelasting in het punt K te Aalsmeer.

In het door de Stichting Natuur en Milieu in 1993 voorgestelde leefmilieu-alternatief wordt gekozen voor een andere benadering van de ontwikkeling van Schiphol. In die benadering moet eerst worden bepaald wat de aanvaardbare milieugrenzen zijn waarbinnen de luchthaven zou mogen groeien. Dan zou moeten worden bezien welke ontwikkeling van luchthaven en luchtverkeer binnen deze grenzen kan plaatsvinden. Het leefmilieu-alternatief neemt milieu-randvoorwaarden als uitgangspunt en maakt de ontwikkeling van de luchthaven daaraan ondergeschikt.

Het kabinet neemt de door de stichting Natuur en Milieu gekozen benadering niet over. Het kabinet acht de beide componenten van de dubbeldoelstelling nevens geschikt. De opgave is naar het oordeel van het kabinet het vinden van een evenwicht tussen deze belangen. Ook in deel 1 van de PKB Schiphol en Omgeving en het ontwerp-partiële herziening van het Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) worden overigens in relatie tot de ontwikkeling van Schiphol en omgeving milieu-randvoorwaarden gedefinieerd voor geluidhinder, externe veiligheid, luchtverontreiniging en geur. Ook de ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke afwegingsfactor. Het referentiekader voor de door het kabinet gemaakte afweging wordt gevormd door de in het PASO overeengekomen milieucriteria.

In een aantal reacties is de vraag gesteld of het evenwicht niet te zeer in de richting van de *mainport* is geschoven, ten koste van het milieu. Zoals in de PKB is verwoord is het bereiken van de situatie waarvoor de dubbele doelstelling geldt een proces geweest van zoeken naar evenwicht, evenwicht tussen diverse belangen, die veelal onderling niet uitruikbaar zijn. Reeds in het PASO was de inzet een *win-win*-situatie, waarbij zowel de luchthaven als de omgeving er per saldo op vooruit zouden gaan. De onderzoeken, die in het kader van PASO zijn uitgevoerd gaven aanwijzingen dat de doelstelling moeilijk, maar haalbaar zou zijn. Een ontwikkeling richting 50 miljoen passagiers – inclusief 5 à 10 miljoen substitutie van lucht naar rail – werd mogelijk geacht binnen een 35 Kosteneenheden (Ke) geluidszone met daarbinnen (vanaf 2003) maximaal 10.000 woningen op basis van het woningbestand eind 1990. Er werd met andere woorden

rekening gehouden met een ontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 à 45 miljoen vliegtuigpassagiers.

De PKB Schiphol en Omgeving bouwt hierop voort. De milieu-doelstelling is in de Richtlijnen voor het IMER uitgewerkt en omvat voor de periode vanaf 2003 – dus vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan – ook andere aspecten dan geluid, te weten externe veiligheid, lokale luchtverontreiniging en stank. Ook de mainport-doelstelling is uitgewerkt. In het onderzoek Inventarisatie Economische Effecten (IEE) zijn de nieuwste scenario's en prognoses van het Centraal Planbureau voor de economische ontwikkelingen opgenomen, en gecombineerd met scenario's voor de ontwikkeling van de luchtvaart. In het IMER-onderzoek zijn op basis van deze scenario's en prognoses berekeningen gemaakt om de milieu-effecten te kunnen bepalen. Op basis van de uitkomsten van berekeningen in het kader van de milieu-effectrapportage is een ontwikkeling richting 50 miljoen passagiers – inclusief 5 à 10 miljoen substitutie naar railverkeer – niet haalbaar gebleken binnen een geluidszone waarbinnen 10.000 woningen zijn gelegen. Dit heeft geleid tot een heroverweging van zowel de mainport als de milieudoelstelling, om een nieuw evenwicht te verkrijgen.

Het streven naar een mainport van circa 50 miljoen passagiers (waarvan 40 à 45 mln per vliegtuig) is door het kabinet losgelaten. Er wordt in de PKB ruimte geboden voor de ontwikkeling van Schiphol tot een kleine mainport van circa 40 miljoen vliegtuigpassagiers, met daar bovenop tenminste 5 miljoen pasagiers per HSL. Het kabinet zal zich inzetten om in 2015 de substitutie van tenminste 5 mln passagiers van lucht- naar railvervoer te realiseren. Voorts wordt rekening gehouden met de verwerking van circa 3 miljoen ton luchtvracht (inclusief *trucking*). Dit passagiers- en vrachtvolume ligt juist boven de mainportdrempel, zoals in de IEE berekend voor het *European Renaissance*-scenario.

Hoewel met de aanleg van de vijfde baan parallel aan de huidige Zwanenburgbaan en de daarmee samenhangende aanpassingen in het baangebruik van de luchthaven, de in PASO geformuleerde doelstelling van 10.000 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone langere tijd haalbaar is, biedt deze naar de huidige inzichten echter op de langere termijn te weinig ruimte voor de afwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen dat volgens de berekeningen nodig is voor het verwerken van het passagiers- en vrachtvolume van een kleine mainport in het *European Renaissance*-scenario.

In de PKB is een gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen binnen de 35 Ke zonegrens aangegeven. Voor alle duidelijkheid: in de aanwijzingsprocedure op basis van de Luchtvaartwet wordt voor de periode vanaf het in gebruik nemen van de parallelle vijfde baan de geluidszone met 10.000 woningen voor het luchtverkeer beschikbaar gesteld. De gereserveerde geluidszone wordt weliswaar in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet vastgesteld, maar komt pas voor het luchtverkeer beschikbaar nadat de in de PKB Schiphol beschreven omzettingsprocedure is doorlopen en daarmee is besloten de gereserveerde 35 Ke-geluidszone voor het luchtverkeer beschikbaar te stellen.

Het kabinet vindt de omzetting van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel met 10.000 woningen naar een grotere geluidszone met maximaal 12.600 woningen zo zwaarwegend, dat zij heeft besloten dat voor de omzetting een herziening van deze PKB noodzakelijk is. Dit betekent dat gekozen is voor een zwaardere procedure dan in deel 1 reeds het geval was. In de PKB in hoofdstuk V is vastgelegd welke uitgangspunten het kabinet daarbij hanteert. In het kader van de omzettingsprocedure zal een

zorgvuldige afweging plaatsvinden van milieu- en mainportdoelstellingen, zoals die in de PKB zijn vastgelegd.

Van bijzonder belang acht het kabinet daarbij de relatie tussen enerzijds de omvang van het binnen de milieucriteria te accommoderen aantal vliegtuigpassagiers en anderzijds de capaciteit van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven en de ontwikkeling van de strategische reservecapaciteit van luchthavens elders in Nederland. Deze factoren zullen bij de afweging in het kader van de PKB-herziening daarom een belangrijke rol spelen.

Als gevolg van deze overwegingen is de in de PKB opgenomen omzettingsprocedure op een aantal punten verzwaard ten opzichte van het beleidsvoornemen in PKB deel 1. De invoering van de noodzaak tot PKB-herziening ten behoeve van mogelijke omzetting sluit aan bij het door de Raad van State uitgebrachte advies over het wetsvoorstel met betrekking tot de introductie van een gereserveerde geluidszone in de Luchtvaartwet.

Het voorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet inzake het vaststellen van een gereserveerde geluidszone is op 12 januari 1995 door het kabinet aan de Tweede Kamer aangeboden. Voorzover de in dit deel van de PKB doorgevoerde wijziging met betrekking tot de omzettingsprocedure van invloed is op dit wetsvoorstel zal het kabinet de Kamer aanvullende voorstellen presenteren.

In de PKB wordt aangegeven op welke wijze het voor het realiseren van de dubbele doelstelling noodzakelijke evenwicht met de voorliggende plannen wordt bereikt. De mainportontwikkeling is naar het oordeel van het kabinet binnen de gestelde milieu-randvoorwaarden mogelijk, zij het op het niveau van een in de IEE beschreven kleine mainport. De lokale milieusituatie verbetert overeenkomstig de in de Richtlijnen voor de IMER geformuleerde milieudoelstelling. Op basis van de in het AMER uitgevoerde herberekening voor het referentiejaar 1990 moet echter worden vastgesteld dat de verbetering van de door de luchtvaart veroorzaakte geluidbelasting minder groot is dan in de IMER en PKB deel 1 nog werd voorzien. Dit geldt ook voor het aspect externe veiligheid. Binnen de contour $IR 10^{-6}$ wordt op basis van de resultaten van de berekeningen in het kader van het AMER vastgesteld dat *stand still* niet wordt bereikt. Het kabinet heeft daarom in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving aanvullend beleid geformuleerd om het evenwicht tussen mainport en milieu te behouden.

In de in het kader van het IMER voor het banenstelsel 5P berekende geluidszone voor 2015 is de geluidbelasting in punt K te Aalsmeer berekend op 53,9 Ke. Het kabinet is hiermee in het in 1993 gepubliceerde Beleidsvoornemen (deel 1 van de PKB) niet accoord gegaan en heeft opdracht gegeven de overschrijding van de reeds in het PASO vastgelegde grens aan de geluidbelasting van 49 Ke in Aalsmeer (vanaf 2003) ongedaan te maken. De hiertoe vereiste herberekening van de geluidszone heeft plaatsgevonden in het UMER voor het banenstelsel 5P dat is opgesteld in het kader van de aanwijzingsprocedure Luchtvaartwet. Op basis van het resultaat van deze herberekening heeft het kabinet besloten een maximale geluidbelasting van 50,6 Ke in punt K in de geluidszone te aanvaarden, waarbij door handhaving hier (op jaarbasis) een maximale geluidbelasting van 49 Ke zal worden gegarandeerd.

Het kabinet heeft besloten binnen de veiligheidszone in ruime zin *stand still* met aanvullend beleid te handhaven. Binnen de veiligheidszone in ruime zin is een bouwverbod ingesteld. De veiligheidszone in engere zin is

uiterlijk in 2015 bewoningsvrij. Het kabinet heeft naar aanleiding van het resultaat van de in het AMER uitgevoerde berekeningen besloten om het beleid gericht op het handhaven van *stand still* uit te breiden tot het gebied binnen de contour 10^{-6} individueel risico. Hierbij wordt aangesloten bij het beleid dat voor de veiligheidszone in ruime zin is geformuleerd. Voor het gebied binnen de risico-contour 10^{-6} geldt dat het gesommeerd gewogen risico niet mag toenemen. In paragraaf 4.5 van deze Nota van Toelichting wordt hierop nader ingegaan.

1.3 Grenzen aan de groei

Als in relatie tot Schiphol over ruimte voor groei gesproken wordt, moet een onderscheid gemaakt worden tussen:

- de fysieke ruimte voor de luchthaven zoals bijvoorbeeld voor startbanen, gebouwen, infrastructuur;
- de milieuruimte voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven, in de vorm van de gehanteerde voorwaarden ten aanzien van de toelaatbare milieubelasting, met voor luchtvaartgeluid en externe veiligheid als verdere uitwerking daarvan formeel vastgestelde zones;
- de ruimte voor ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven, welke wordt begrensd door het onder meer in deze PKB bepaalde planologische regime en door het binnen de vrijwaringszone, de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en de Schipholzone te voeren ruimtelijk beleid.

Een op basis van de Luchtvaartwet vastgestelde geluidszone heeft directe ruimtelijke consequenties. Nieuwe woningbouw is bijvoorbeeld niet toegestaan binnen de 35 Ke-geluidszone, tenzij ontheffing wordt verleend. Ook binnen de vast te stellen veiligheidszone gelden ruimtelijke beperkingen. Ook het in de PKB en het Streekplan vastgelegde vrijwaringsbeleid heeft ruimtelijke consequenties, met name waar het gaat om de introductie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Met betrekking tot het ruimtelijk beleid binnen de milieuzones (geluid en externe veiligheid) wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Op het ruimtelijk beleid (Schipholzone, rijksbufferzone en Vrijwaringszone) wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze Nota van Toelichting.

In deze PKB zijn de grenzen aan de groei van het luchtverkeer op Schiphol in milieutermen vastgelegd. Die grenzen gelden voor de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan en voor de periode daarna, ook na 2015. De geluidszones met 15.100 woningen binnen de 35 Ke zonegrens tot het in gebruik nemen van de vijfde baan en met 10.000 woningen vanaf het in gebruik nemen van de vijfde baan, alsmede de LAeq 26 dB(A) nachtzones, zijn harde grenzen voor de geluidbelasting als gevolg van het luchtverkeer. Ook de na een zorgvuldige afweging en onder strikte voorwaarden, aangegeven in de omzettingsprocedure in hoofdstuk V van de PKB, eventueel beschikbaar te stellen gereserveerde geluidszone met maximaal 12.600 woningen binnen de 35 Ke zonegrens, biedt een harde grens voor de geluidbelasting. Niet alleen de geluidszones stellen grenzen aan het vliegverkeer, ook de overige milieucriteria zijn daarvoor van belang. Het aantal passagiers en het daarmee samenhangende vliegverkeer dat binnen de milieu-eisen kan worden geaccommodeerd, wordt mede bepaald door de gestelde doelen ten aanzien van *stand-still* voor lokale luchtverontreiniging, stank en externe veiligheid.

De maximale ruimte voor Schiphol met betrekking tot luchtvaartgeluid, wordt weergegeven door de in de PKB indicatief – en in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet definitief – vast te stellen Ke- en LAeq-geluidszones. De geluidszones zijn berekend op basis van inschattingen omtrent de vervoersomvang (aantallen passagiers en tonnen vracht) en daaruit

afgeleid de verkeersomvang (aantal vliegtuigbewegingen), de aard van het verkeer (soorten vliegtuigen en daarmee samenhangend de geluidsproductie) alsmede de verdeling van het verkeer over het etmaal en de diverse bestemmingen. Voor de zone voor het vijfbanenstelsel (2015) zijn deze gegevens ontleend aan de IEE. Voor de zone tot het in gebruik nemen van de vijfde baan zijn prognoses van de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) gehanteerd. Voorts is de verdeling van het verkeer over de diverse vliegroutes en de start- en landingsbanen ingeschat, voor dit laatste zijn bovendien onzekerheidsmarges ten aanzien van de meteorologische condities gehanteerd. Met deze invoergegevens wordt met behulp van een daartoe opgesteld rekenmodel de geluidbelasting en daarmee de geluidszones bepaald. Ingevolge de Luchtvaartwet mag de feitelijk optredende geluidbelasting nergens hoger zijn dan de zone aangeeft, het handhavingsregime verzekert dit. In paragraaf 4.4 van deze Nota van Toelichting wordt hier nader op ingegaan.

De zones bepalen dus welke milieuruimte – voor zover het gaat om de geluidbelasting – beschikbaar is voor het luchtverkeer van en naar Schiphol. Hoe deze ruimte wordt benut, wordt bepaald door de exploitant, de gebruikers van de luchthaven en de luchtverkeersleiding. Binnen de gegeven geluidsräume zijn zeer vele combinaties van de eerder genoemde parameters mogelijk. Een flexibel gebruik is mogelijk zolang de door de luchtvaart veroorzaakte geluidbelasting binnen de door de geluidszone gestelde grenzen blijft.

Twee planperioden

In de PKB worden tot 2015 twee planperioden onderscheiden. Voor de eerste planperiode (tot 2003) geldt voor het vierbanenstelsel een 35 Ke-geluidszone met daarbinnen maximaal 15.100 woningen als bovengrens. De in het PASO en in deze PKB geformuleerde milieuvorwaarden met betrekking tot externe veiligheid, luchtverontreiniging en stank hebben betrekking op de situatie vanaf 2003, na het in gebruik nemen van de vijfde baan. In de eerste planperiode moeten de voorwaarden geschapen worden om dit te kunnen realiseren. In de eerste planperiode wordt de Kaagbaan in zuid-westelijke richting met circa 250 meter verlengd en wordt de Zwanenburgbaan geschikt gemaakt voor gebruik in en vanuit zuidelijke richting. Voor dit aangepaste vierbanenstelsel (4S2) zullen geluidszones (Ke en LAeq) worden vastgesteld. Deze zullen van kracht zijn tot op het moment waarop de vijfde baan in gebruik kan worden genomen.

Voor de tweede planperiode, dat wil zeggen de situatie waarin de vijfde baan operationeel is, wordt de 35 Ke-geluidszone met 10.000 woningen van kracht. Daarnaast wordt een gereserveerde 35 Ke-geluidszone met daarbinnen maximaal 12.600 woningen vastgesteld. Omzetting van de geluidszone naar deze gereserveerde geluidszone geschiedt onder de in de PKB beschreven voorwaarden van de omzettingsprocedure. De NV Luchthaven Schiphol moet onder meer kunnen aantonen dat er sprake is van een majeure blokkade van de mainportontwikkeling indien de 35 Ke-geluidszone (10.000 woningen) niet wordt uitgebreid. Ook moet kunnen worden aangetoond dat de luchthaven binnen de eigen competentie een maximale inspanning heeft geleverd om binnen de 35 Ke-geluidszone (10.000 woningen) te blijven opereren.

De in deze PKB door het kabinet gekozen benadering geeft voldoende duidelijkheid voor de toekomst, zowel naar de kant van de luchthaven als naar de kant van de gemeentelijke en provinciale overheden. Binnen de geluidszone en de gereserveerde geluidszone mag in beginsel geen nieuwbouw plaatsvinden, waardoor woningbouw op voldoende afstand

van de luchthaven wordt gehouden en nieuwe geluidhinder voor de in de omgeving van de luchthaven te huisvesten nieuwe bewoners wordt vermeden.

Bijsturing op ijkmomenten

Na afronding van de besluitvorming over de PKB Schiphol en Omgeving en de Aanwijzingsprocedure op basis van de Luchtvaartwet vindt monitoring en evaluatie plaats van de in deze besluiten veronderstelde ontwikkelingen. Het gaat hierbij om de wettelijk vastgelegde evaluatie van de milieu-effecten, zoals deze beschreven zijn in de IMER en in de Uitvoerings MER's voor het vier- en het vijf-banenstelsel. Ook worden de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de luchthaven en omgeving gevolgd.

Ten behoeve van de evaluatie en monitoring van de ontwikkelingen en de uitvoering van de besluiten zijn in de PKB de ijkmomenten 1999 en 2004 opgenomen. Dit zijn belangrijke momenten voor eventuele bijsturing van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving door de rijksoverheid. Het is nu nog te vroeg om afspraken te maken over de te hanteren ijkmomenten in de periode na 2004.

Het kabinet is van oordeel dat met de in de PKB vastgelegde bijstelling van zowel de mainport- als de milieudoelstelling een naar de huidige inzichten optimaal evenwicht is bereikt tussen het belang van een verdere ontwikkeling van de luchthaven Schiphol en het belang van de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de directe omgeving van Schiphol. Met het vaststellen van de geluidszones rond Schiphol, het daarbinnen geldende planologisch regime en de daarop aansluitende handhaving van deze zones wordt duidelijkheid geboden naar de luchthaven over de voor de ontwikkeling tot mainport beschikbare ruimte en wordt zekerheid geboden aan de omgeving van de luchthaven dat de door de geluidszones vastgelegde grenzen niet worden overschreden. Op de in de PKB Schiphol aangegeven ijkmomenten kan door het kabinet waar nodig nadere richting worden gegeven aan de ontwikkeling van de luchthaven.

Recente groei Schiphol

In de IEE zijn voor de verschillende scenario's prognoses gemaakt van het gemiddelde groeitempo van Schiphol voor de periode tot 2015. In die berekeningen wordt uitgegaan van een lager groeitempo voor Schiphol dan daadwerkelijk is gerealiseerd. De gemiddelde gerealiseerde groei van het aantal vliegtuigbewegingen (het aantal starts plus landingen) in het handelsverkeer op de luchthaven Schiphol bedroeg in de periode 1980 tot en met 1994 circa 4,7% per jaar. In de IEE wordt – in het European Renaissance-scenario – uitgegaan van een groeiprognose voor passagiers en vracht die resulteert in een aantal vliegtuigbewegingen van 432.000 in 2015. Omgerekend naar een gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1990 – 2015 komt dat neer op een groei van het aantal vliegtuigbewegingen van 3,1% per jaar.

Gezien de recente snelle groei van Schiphol, die hoger is dan de groei van de meeste andere grote luchthavens in noordwest Europa, is de vraag relevant of de in de IEE gehanteerde scenario's op dit punt niet moeten worden aangepast. Vooralsnog is daar geen reden toe. De prognoses hebben betrekking op de periode tot 2015 en het is naar het oordeel van het kabinet niet waarschijnlijk dat Schiphol het recente hoge groeitempo over zo'n lange periode zal kunnen vasthouden. In de eerste plaats niet omdat een deel van de snelle groei van Schiphol veroorzaakt wordt door

de effecten van de uitbreiding van het *blokkensysteem* door de KLM. Door uitbreiding van het blokkensysteem, heeft de KLM haar marktaandeel binnen Europa weten te vergroten en is het aantal transfer-passagiers op Schiphol sterk toegenomen. Naar verwachting zal het effect van de invoering van het blokkensysteem binnen enkele jaren zijn uitgewerkt. Vanaf dat moment zal het groeitempo van de KLM naar verwachting weer afvlakken. Daarnaast is op de wereldluchtvaartmarkt thans sprake van een grote overcapaciteit, die heeft geleid tot harde prijsconcurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen en lage prijzen voor luchtvervoer. Daardoor is de vraag naar luchtvervoer zeer sterk gestegen. De verwachting is echter dat luchtvaartmaatschappijen, met het oog op hun winstmarges, binnen enkele jaren zullen besluiten hun prijzen te verhogen. Ook de eventuele maatregelen met betrekking tot accijns en BTW, die in internationaal verband worden nagestreefd, zullen leiden tot prijsverhogingen in de luchtvaart. Als gevolg hiervan zal de groei van de vraag naar luchtvervoer naar verwachting teruglopen.

Luchthavencapaciteit op langere termijn

Het kabinet heeft in de voorliggende PKB de grenzen aangegeven van de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. Het is zowel voor de situatie waarin deze grenzen bereikt worden, als voor de afweging die aan de orde is bij het omzettingsbesluit, van groot belang een aantal fundamentele vragen te beantwoorden, zoals:

- tijdig inzicht in de toekomstige behoefte aan luchthavencapaciteit in Nederland op langere termijn;
- waar deze kan worden gerealiseerd;
- de termijn waarop deze beschikbaar dient te zijn.

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). Het kabinet zal over de mogelijke toekomstige positie van de luchthaven Lelystad een definitief besluit nemen na afronding van de besluitvorming over de PKB Schiphol. De toekomstige positie van de luchthaven Lelystad staat naar het oordeel van het kabinet los van de thans in procedure zijnde besluitvorming over de mainportontwikkeling van de luchthaven Schiphol, met dien verstande dat de locatie Lelystad, en mogelijk ook regionale luchthavens in Nederland, te zijner tijd een rol kunnen spelen bij de accommodatie van het luchtverkeer, wanneer Schiphol zijn grenzen heeft bereikt. Omdat daarvoor mogelijkerewijs maatregelen nodig zijn die een ruime voorbereidingstijd vragen, zal het kabinet de toekomstige status van de luchthaven Lelystad en de regionale luchthavens in Nederland aangeven in een nieuw voorstel voor een nota inzake de regionale luchthavens (RELUS) van de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze nota zal medio 1995 aan het parlement worden aangeboden. De toekomstige status van de luchthaven Lelystad zal moeten worden beschouwd tegen de achtergrond van de strategische keuze die gemaakt moet worden wanneer de grenzen van de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol in zicht komen.

Gezien het feit dat het kabinet grote waarde hecht aan het tijdig realiseren van eventueel in de verdere toekomst benodigde luchthavencapaciteit in Nederland, zal in 1996, op basis van deze PKB en van de uit te brengen nota RELUS, een visie worden ontwikkeld over de op langere termijn beschikbare en benodigde luchthavencapaciteit in Nederland. Dit beleid zal vervolgens worden neergelegd in een herziening van het Structuurschema voor de Burgerluchtvaartterreinen (SBL) – in aanvulling op de partiële herziening van het SBL voor de luchthaven Schiphol – of worden opgenomen als integraal onderdeel van het Structuurschema Verkeer en Vervoer.

2 BANENSTELSLS

2.1 Inleiding

Naar aanleiding van de publicatie van deel 1 van de PKB Schiphol is een aantal aanvullende suggesties gedaan voor banenstelsels die mogelijk beter zouden kunnen voldoen aan de mainport- en de milieudoelstelling dan het door het kabinet voor de ontwikkeling van Schiphol gekozen stelsel 5P.

Door de provincie Noord-Holland werd voorgesteld alsnog een banenstelsel te onderzoeken waarin ter vervanging van de Zwanenburgbaan twee parallelle gedraaide banen worden aangelegd (S5GG-PMMS). De Stichting Natuur en Milieu maakte in juni 1994 de resultaten bekend van een onderzoek op basis van een eigen 5GG-variant (S5GG-SNM), welke enigszins afwijkt van het door de provincie Noord-Holland voorgestelde alternatief. Ook in veel inspraakreacties, adviezen en in het Bestuurlijk Overleg werd een nader onderzoek naar de milieu-effecten van het stelsel 5GG bepleit.

De gemeente Haarlemmermeer stelde voor om in het stelsel 5G de gedraaide vijfde baan zo veel mogelijk naar het zuiden te verplaatsen (5Gzz). Tenslotte werd in de inspraakreacties het Juniorbanenstelsel en de Zwanenburgbaanvariant bepleit. Op deze alternatieven zal hieronder kort worden ingegaan.

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) heeft, nadat ook de gegevens uit het AMER en de reacties daarop beschikbaar waren, een aantal banenstelsels nader beschouwd op de punten geluidhinder, externe veiligheid, capaciteit en punctualiteit, ruimtelijke aspecten en kosten. Om de vergelijking mogelijk te maken is daarbij van dezelfde vliegtechnische aannamen uitgegaan. Op grond van haar Rapport van bevindingen inzake het AMER concludeert een deel van het OVI dat de voorkeursvariant van het kabinet – het banenstelsel 5P – de beste waarborg biedt voor het bereiken van de dubbeldoelstelling. Een ander deel van het OVI stelt zich de vraag of niet volstaan kan worden met een luchthaven, die aan de in de PKB aangegeven minimale omvang van een mainport voldoet; zij wijzen met name op de mogelijkheden van de beide 5GG-stelsels.

2.2 5GG-banenstelsels

In de inspraak en de adviezen naar aanleiding van het IMER wordt een banenstelsel bepleit waarbij de huidige Zwanenburgbaan wordt vervangen door twee parallelle banen, naar het noord-westen gedraaid ten opzichte van de Zwanenburgbaan; het zogenoemde banenstelsel 5GG. Er zijn twee varianten van een 5GG-stelsel nader onderzocht, de één opgesteld door de provincie Noord-Holland (S5GG-PMMS), de ander door de Stichting Natuur en Milieu (S5GG-SNM). Over deze onderzoeken zijn in de zomer van 1994 rapporten verschenen.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) heeft in haar toetsingsadvies over het IMER de aanbeveling gedaan de reeds bestaande informatie over het banenstelsel 5GG als aanvulling op het IMER te presenteren en aan inspraak te onderwerpen. Deze rapporten zijn

integraal opgenomen in het AMER. Hier zal kort worden ingegaan op de resultaten van dit onderzoek. Voor de resultaten van de overige onderzoeken in het kader van het AMER wordt verwezen naar hoofdstuk 4.2 van deze Nota van Toelichting.

2.2.1 Banenstelsel 5GG-SNM

Figuur 2.1
Banenstelsel 5GG-SNM

Het door de Stichting Natuur en Milieu gepresenteerde S5GG-alternatief (S5GG-SNM) kan niet op een gelijkwaardige basis vergeleken worden met de andere banenstelsels. Dit komt omdat in de variant S5GG-SNM uitgegaan wordt van naar het oordeel van het kabinet niet realistische aannamen. Ten eerste betreft dit een aantal vliegtechnische aspecten, zoals het voorgestelde gebruik van het banenstelsel en het luchtruim. Bovendien doorsnijdt in dit stelsel de westelijke gedraaide vijfde baan de ten noorden van Hoofddorp gelegen begraafplaatsen. Dit maakt realisatie van S5GG-SNM binnen de planperiode tot 2015 – gelet op de termijnen die de Wet op de Lijkbezorging stelt aan de ontruiming van begraafplaatsen – in feite onmogelijk. Worden voor deze variant meer realistische uitgangspunten gehanteerd, dan verliest deze variant de specifieke kenmerken waarin het zich onderscheidt van S5GG-PMMS. Wanneer zich de situatie voordoet dat extra maatregelen kunnen worden ingevoerd dan zijn deze bovendien ook van toepassing op de andere banenstelsels.

De Commissie voor de m.e.r. concludeert in haar toetsingsadvies over het AMER dat het probleem met de ligging van de begraafplaatsen aan de Vijfhuizerweg in relatie tot de positie van de vijfde baan de realiteitswaarde van S5GG-SNM dermate sterk reduceert dat de Commissie begrip heeft voor de beslissing van de initiatiefnemers deze variant niet nader – dan door de Stichting Natuur en Milieu is gedaan – uit te werken in het AMER. Op grond van het voorgaande acht het kabinet het stelsel 5GG-SNM geen praktisch uitvoerbaar alternatief.

2.2.2 Banenstelsel 5GG-PMMS

Figuur 2.2
Banenstelsel 5GG-PMMS

In het banenstelsel 5P kunnen de vijfde baan en de Zwanenburgbaan door hun parallelle ligging onafhankelijk van elkaar worden gebruikt. Daardoor biedt het stelsel 5P voldoende capaciteit en punctualiteit en wordt aan de mainportdoelstelling voldaan. De ligging van de vijfde parallelle baan is zo gekozen dat de aan- en uitvliegroutes van deze baan over relatief dunbevolkt gebied lopen. In aansluiting op de optimalisatie van de ligging van de parallelle vijfde baan, is in het alternatieve banenstelsel 5GG-PMMS gezocht naar een banenstelsel dat ruimtelijk compact is en de negatieve effecten op het leefmilieu in de regio rond Schiphol zoveel mogelijk beperkt. Randvoorwaarde hierbij was dat het banenstelsel zou moeten kunnen voldoen aan de geldende gebruiksvoorschriften waarbij de vliegveiligheid voorop staat.

In het kader van het IMER was reeds een selectie gemaakt van vier banenstelsels die naar verwachting de maximaal haalbare milieuwinst (binnen het kader van de dubbele doelstelling) zouden kunnen behalen; de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven (MMA). Onderdeel van twee van deze banenstelsels vormt een gedraaid parallel banenpaar in het noord-westen (S5GG MMA OK en S5GG MMA VK). Deze twee stelsels bezitten ook een baan parallel aan de Kaagbaan in onverschoven (OK) en verschoven (VK) positie. Dit is niet het geval bij het 5GG-stelsel. De vermindering van de geluidbelasting bij een 5GG-stelsel is daardoor geringer dan bij een banenstelsel met deze extra baan. Om deze reden is het banenstelsel 5GG dan ook niet als een MMA in het IMER beschreven.

Uit het onderzoek blijkt dat het banenstelsel 5GG-PMMS voor de milieu-factoren, met uitzondering van nachtelijke geluidhinder, beter scoort dan het banenstelsel 5P. Bij S5GG-PMMS is met name in Zwanenburg sprake van een reductie in het aantal geluidbelaste woningen binnen de 35 Ke-geluidszone. In het gebied ten noord-westen van de luchthaven (omgeving Beverwijk-Heemskerk) komen echter een aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone te liggen. Ten aanzien van de ernstig gehinderden staat tegenover een min of meer gespreide afname van ernstig gehinderden bij S5GG-PMMS ten opzichte van het banenstelsel 5P een forse toename van het aantal ernstig gehinderden aan de noord-westzijde van de luchthaven. Bij nachtelijke geluidhinder scoort S5GG-PMMS slechter dan het banenstelsel 5P. Ook hier wordt bij S5GG-PMMS meer geluidhinder geïntroduceerd in het gebied ten noord-westen van de luchthaven. De verschillen tussen S5P en S5GG-PMMS ten aanzien van de geluidbelasting in punt K te Aalsmeer zijn gering.

Uit de in het AMER gepresenteerde gegevens blijkt dat het banenstelsel 5GG-PMMS ten aanzien van het individueel risico 10^{-5} en 10^{-6} beter scoort dan het stelsel 5P. Het betreft hier overigens kleine verschillen. Het stelsel 5GG-PMMS scoort daarentegen slechter dan het banenstelsel 5P bij het individueel risico 10^{-7} . Met betrekking tot het groepsrisico is S5GG-PMMS weer iets beter dan S5P. Ook hier betreft het kleine verschillen. Het onderzoek bevestigt dat het stelsel S5GG-PMMS op geluidhinder en externe veiligheid minder goed scoort dan de in het kader van het IMER onderzochte Meest Milieuvriendelijke Alternatieven.

Ook ten aanzien van luchtverontreiniging en geurhinder neemt het banenstelsel 5GG-PMMS een positie in tussen de in het IMER onderzochte S5GG MMA's en de banenstelsels 5P en 5G. Als gevolg van veiligheids-eisen kunnen de twee westelijke banen van S5GG-PMMS echter, als gevolg van de geringe afstand tussen deze banen, naar verwachting niet onafhankelijk worden gebruikt. Het banenstelsel biedt daardoor in de piekuren onvoldoende capaciteit. Daardoor kan niet worden voldaan aan de punctualiteitseisen. Het stelsel 5GG-PMMS voldoet daarmee niet aan de mainportdoelstelling.

Teneinde een zo groot mogelijke milieuwinst te behalen – met name op het gebied van de geluidhinder – is bij het bepalen van de ligging van S5GG-PMMS voor de oostelijke gedraaide baan een zo zuidelijk mogelijke ligging gezocht waarbij, in tegenstelling tot de alternatieven uit het IMER, geen rekening gehouden is met de aanwezige en geplande infrastructuur. Deze – zeer zuidelijke – ligging heeft grote gevolgen voor de aanwezige en nog te realiseren infrastructuur in het gebied rond de luchthaven, met name de huidige NS Schipholtunnel, de taxibanen, wegenaansluitingen in de omgeving van de luchthaven, de Verlengde Westrandweg en de westelijke bypass van de NS. De laatste twee zouden ondergronds het luchtvaartterrein moeten passeren en bovendien zou de Verlengde Westrandweg ondergronds in een zeer diepe ligging de huidige Schiphollijn moeten kruisen. Dit vormt een substantiële afwijking van het MER dat aan het tracébesluit voor de Verlengde Westrandweg ten grondslag ligt. Een nieuwe tracé-MER studie is dan noodzakelijk. Teneinde een ondergrondse ligging van de Verlengde Westrandweg zoveel mogelijk te beperken zijn voor de ligging van het tracé van de Verlengde Westrandweg verschillende varianten onderzocht. Ook in dat geval is echter tenminste een aanvullende tracé-MER studie vereist. Dit betekent uitstel van de verbetering van de situatie op het hoofdwegennet rond Schiphol en daarmee voor de Noordvleugel van de Randstad. Het kabinet acht dit niet gewenst. De variant met een zeer zuidelijke ligging van de oostelijke gedraaide baan is daarmee niet opportuun.

De grote, technisch ingewikkelde en daardoor zeer dure aanpassingen aan de infrastructuur maken het stelsel 5GG-PMMS duur in vergelijking met de andere banenstelsels. De extra kosten gemoeid met extra aanpassingen bij de genoemde verschillende varianten van S5GG-PMMS in vergelijking met S5P worden geraamd op ten minste 3 miljard gulden. De hoge kosten voor infrastructuuraanpassingen en de relatief slechte score voor nachtelijke geluidhinder zouden kunnen worden teruggebracht respectievelijk verbeterd door de ligging van het 5GG-stelsel te wijzigen. In het onderzoek zijn daarom ook varianten meegenomen waarbij de oostelijke gedraaide parallelle vijfde baan meer noordelijk en meer naar het oosten gesitueerd is en waarbij in de laatste variant de draaiingshoek van de banen iets groter is. Gebleken is dat de gedraaide en verschoven variant van S5GG-PMMS weliswaar leidt tot lagere kosten, maar dat het effect van vermindering van de geluidhinder die in het stelsel 5GG-PMMS optreedt door deze aanpassingen weer grotendeels verloren gaat. Daarnaast heeft de S5GG variant in een gedraaide aanpassing ten opzichte van S5GG-PMMS nadelige gevolgen voor de capaciteit en de punctualiteit en blijven de kosten minimaal 1 miljard gulden hoger dan bij 5P.

Gelet op het voorgaande komt het kabinet tot de conclusie dat S5GG-PMMS niet voldoet aan de dubbeldoelstelling. Door de onzekere situatie ten opzichte van capaciteit en punctualiteit voldoet het alternatief niet aan de mainport-doelstelling. De met S5GG-PMMS behaalde milieuwinst staat niet in verhouding tot de meerkosten, die voortvloeien uit de extra aanpassingen in de infrastructuur. Bovendien treedt bij S5GG-PMMS een verslechtering op voor de nachtelijke geluidhinder ten opzichte van S5P.

2.3 Optimalisatie banenstelsel 5G

In de inspraakreacties zijn vragen gesteld over enkele in het banenstelsel 5G gehanteerde uitgangspunten. Wat gebeurt er als voor het stelsel 5G dezelfde eerste gebruiksrichting wordt gekozen als voor het stelsel 5P? Wat gebeurt er als de gedraaide baan zo zuidelijk mogelijk wordt gelegd en wat is de invloed van het grondlawaai in Hoofddorp en Vijfhuizen? Op deze vragen wordt hieronder ingegaan.

2.3.1 Preferente gebruiksrichting banenstelsel

In het IMER is voor het gebruik van het stelsel 5G uitgegaan van het zoveel mogelijk beperken van het gebruik van de Zwanenburgbaan in en vanuit noordelijke richting, teneinde de woonkern Zwanenburg zoveel mogelijk te ontlasten. 5G is in dat opzicht in feite een variant op het banenstelsel 4G, waarbij de Zwanenburgbaan na aanleg van de gedraaide baan buiten gebruik wordt gesteld. Bij 5G wordt er, naar en vanuit noordelijke richting, alleen gebruik gemaakt van de Zwanenburgbaan wanneer de andere gebruiksmogelijkheden vanwege de weersomstandigheden niet langer mogelijk zijn, of wanneer deze banen niet kunnen worden gebruikt vanwege het periodieke onderhoud aan de banen. In het IMER wordt er bij het stelsel 5G van uitgegaan dat er als eerste preferentie in de landingspiek geland wordt op de Kaagbaan en de Aalsmeerbaan en gestart wordt vanaf de gedraaide vijfde baan. De eerste gebruiksrichting van het banenstelsel 5G is daarmee van zuid (landen) naar noord (starten).

In het stelsel 5P is de eerste gebruiksrichting omgekeerd. Hier wordt in de landingspiek als eerste preferentie geland vanuit het noorden (vijfde baan en Zwanenburgbaan) en gestart in zuidelijke richting (Kaagbaan).

Wanneer voor 5G in de landingspiek voor dezelfde eerste gebruiksrichting wordt gekozen als voor 5P, en er dus als eerste preferentie geland wordt op de Zwanenburgbaan en de gedraaide vijfde baan vanuit het noorden, dan neemt de geluidbelasting in Zwanenburg toe. Dit wordt veroorzaakt doordat bij landingen de baan in een rechte lijn moet worden genaderd en er dus (dichter) over Zwanenburg wordt gevlogen. Bij starts kan al eerder worden afgedraaid. Het gebruik van de Buitenveldertbaan neemt echter af, waardoor daar een verbetering van de geluidbelasting ontstaat.

Bij slecht zicht is de combinatie van de Zwanenburgbaan en de gedraaide vijfde baan in 5G voor landingen echter niet meer mogelijk als gevolg van de convergerende assen van deze landingsbanen. Doordat de baanassen elkaar in hun verlengde kruisen moet vanwege de vliegveiligheid bij slecht zicht eerder overgeschakeld worden naar een volgende preferentie dan het geval is bij 5P. In het stelsel 5P liggen de Zwanenburgbaan en de vijfde baan evenwijdig aan elkaar. Deze banen kunnen daardoor ook onder slecht zicht condities tegelijk als landingsbaan worden gebruikt. De ontlasting van de Buitenveldertbaan is daarom in 5G kleiner dan bij 5P. Aangezien er dan veel woningen onder de aanvliegeroute van de Buitenveldertbaan binnen de 35 Ke-geluidcontour zullen blijven vallen, mag verwacht worden dat in het stelsel 5G het totale aantal woningen binnen de 35 Ke hoger zal blijven dan bij 5P.

Op grond van deze redenen is het – ook zonder berekeningen – aannemelijk dat 5P op het criterium van aantal woningen binnen de 35 Ke gunstiger scoort dan een op preferentie aangepaste variant van 5G. In dat geval moet immers in een groter deel van de tijd gebruik gemaakt worden van de Buitenveldertbaan.

Figuur 2.3
Banenstelsel 5Gzz

2.3.2 Banenstelsel 5Gzz

De gevolgen voor de geluidbelasting van een meer zuidelijke ligging van de gedraaide baan (het banenstelsel 5Gzz) kunnen worden afgeleid uit een vergelijking met S5GG-PMMS, waarbij de oostelijke gedraaide baan zo zuidelijk mogelijk is gesitueerd. Door het gebruik van de Zwanenburgbaan bij S5Gzz in plaats van een tweede (parallele) gedraaide baan bij S5GG-PMMS wordt Zwanenburg zwaarder belast.

Hierdoor is het aantal woningen binnen de 35Ke-geluidszone ten noorden van Schiphol bij S5Gzz hoger dan bij S5GG. De kosten van de infrastructuurknoop zijn bij een zeer zuidelijke ligging van de gedraaide baan zeer hoog. Deze hoge kosten kunnen worden voorkomen indien de gedraaide baan niet over 1100 meter, maar slechts over 400 meter wordt verschoven. Van de mogelijke geluidswinst als gevolg van het naar het zuiden verschuiven van de gedraaide baan blijft dan echter weinig over. Verwacht wordt dat het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone echter ook bij S5Gzz hoger zal blijven dan bij S5P.

Noch een verdere optimalisatie van het stelsel 5G, noch de variant S5Gzz biedt naar het oordeel van het kabinet een beter perspectief dan het banenstelsel 5P. Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding de in het beleidsvoornemen uitgesproken voorkeur voor realisatie van het stelsel 5P te wijzigen.

Figuur 2.4
Juniorbanenstelsel

2.4 Juniorbanenstelsel

In de inspraakreacties is het Juniorbanenstelsel naar voren gebracht. In dit banenstelsel wordt ten zuiden van de Kaagbaan een korte parallele baan (2600 meter) aangelegd. De huidige Zwanenburgbaan wordt afgebroken. Ten westen van de huidige baan wordt een nieuwe, gedraaide baan aangelegd. Op de plaats van de afgebroken Zwanenburgbaan wordt een tweede korte baan aangelegd, parallel aan de nieuwe, gedraaide

baan. De Aalsmeerbaan wordt niet meer voor starts of landingen gebruikt en doet slechts dienst als taxibaan. Ook de baan op Schiphol-Oost wordt gesloten voor starts en landingen. Met betrekking tot het gebruik van het banenstelsel van de luchthaven wordt er in het Juniorbanenstelsel van uitgegaan dat het mogelijk is zwaar en licht startend en landend verkeer operationeel volledig van elkaar te scheiden (volledige segmentatie). Dit betekent dat tijdens de landingspiek zware en lichte vliegtuigen door elkaar en tegelijkertijd landen op de lange en korte landingsbanen, terwijl de kleinere en lichtere toestellen tijdens de startpieken alleen vanaf de kortere banen starten en de grote en zware toestellen alleen vanaf de langere banen starten.

De in het Juniorbanenstelsel veronderstelde volledige segmentatie van licht en zwaar verkeer is echter, op grond van de internationale voorschriften inzake de veilige afhandeling van het luchtverkeer, niet mogelijk. Een volledige segmentatie van startend of landend verkeer leidt immers tot een aanmerkelijke toename van het aantal kruisingen in het luchtruim. Deze toename is uit veiligheidsoogpunt onaanvaardbaar. Bovendien zijn lange banen – van 3500 à 4000 meter lengte – in het algemeen veiliger dan korte banen, zowel bij starts als bij landingen.

Naast het feit dat het Juniorbanenstelsel niet realistisch is vanuit operationeel-technisch oogpunt, is dit stelsel ook vanuit het oogpunt van de luchthavencapaciteit onaanvaardbaar. Het stelsel biedt als gevolg van de in het stelsel opgenomen korte banen niet de voor de mainportontwikkeling noodzakelijke capaciteit van twee onafhankelijke startbanen. De zwaardere toestellen kunnen in de startpieken nu uitsluitend gebruik maken van de lange startbanen, hetgeen zal resulteren in langere wachttijden. Ook kent het banenstelsel een geringe flexibiliteit (uitwisselbaarheid van banen) – met name tijdens onderhoudssituaties kan de capaciteit van het stelsel ver terugvallen. Ten aanzien van de milieueffecten heeft het Juniorbanenstelsel zowel voor- als nadelen. Tegenover een afname van de geluidhinder in Aalsmeer staat bijvoorbeeld een toename van de geluidhinder in Amstelveen.

De conclusie is dan ook dat het Juniorbanenstelsel vanuit operationeel-technisch oogpunt niet realistisch is en vanuit het oogpunt van de mainport- en milieudoelstelling niet doelmatig is.

2.5. Zwanenburgbaanvariant

Figuur 2.5
Zwanenburgbaanvariant

In de inspraak is de zogenoemde Zwanenburgbaanvariant voorgesteld als alternatief voor het stelsel 5P. Dit banenstelsel neemt het in de IMER beschreven stelsel 4G als uitgangspunt. Het 4G-stelsel kan later worden uitgebreid tot een 5GG-stelsel met een tweede gedraaide baan parallel aan de gedraaide vierde Zwanenburgbaan en met een tweede parallelle Kaagbaan. De gedraaide Zwanenburgbaan is in het voorstel ten opzichte van de ligging van de gedraaide baan in S4G en S5GG verder in zowel noordelijke als westelijke richting verschoven. De huidige Zwanenburgbaan wordt – evenals in S4G en in S5GG – buiten gebruik gesteld. In de Zwanenburgbaanvariant is het vastgestelde tracé van de Verlengde Westrandweg verlaten. Het tracé van deze weg ligt in dit alternatief op de plaats van de huidige Zwanenburgbaan en maakt gebruik van de voor deze baan aangebrachte fundering. De A4 wordt in een nieuw, naar het westen gebogen tracé gelegd. De huidige snelweg door de Schiphol-tunnel krijgt in hoofdzaak het karakter van een ontsluitingsweg van de luchthaven. Het tracé van de westelijke *bypass* ligt in dit voorstel eveneens op de plek van de huidige Zwanenburgbaan.

In de inspraakreactie wordt een tijdschema gegeven, waarin de gedraaide Zwanenburgbaan in 1996–1999 zou worden aangelegd. In 2005 zou dan de gecombineerde omgelegde Rijksweg 4 en Verlengde Westrandweg in gebruik worden genomen. In werkelijkheid zullen de procedures veel langer duren, waardoor de gedraaide 4e baan er niet eerder kan zijn dan de 5e parallelle baan in de thans voorziene planning, dus 2003. De nieuwe, verbeterde weginfrastructuur zou dan nog enige jaren later beschikbaar zijn dan in het Zwanenburgbaanvariant is voorzien, omdat de ombouw van de huidige Zwanenburgbaan pas kan geschieden nadat de gedraaide 4e baan volledig door het vliegverkeer gebruikt kan worden. Dat betekent een belangrijk uitstel van de verbetering van de situatie op het hoofdwegennet rond Schiphol en daarmee voor de Noordvleugel van de Randstad. Het kabinet acht dit, ook om andere redenen dan vanwege de uitbreidingsplannen van Schiphol, ongewenst.

De Zwanenburgbaanvariant beschikt in de vierbanen-configuratie niet over twee onafhankelijk te gebruiken landingsbanen. Daarmee kan in de piekuren niet de minimale landingscapaciteit worden aangeboden die door het kabinet noodzakelijk wordt geacht bij de ontwikkeling tot mainport. Indien de Zwanenburgbaanvariant wordt uitgebreid met een tweede gedraaide Zwanenburgbaan ontstaat een banenstelsel dat wat het gebruik betreft in grote lijnen overeenkomt met het hierboven beschreven stelsel 5GG-PMMS. Indien het banenstelsel bovendien wordt uitgebreid met een tweede parallelle Kaagbaan ontstaat een stelsel overeenkomstig het in de IMER beschreven meest milieuvriendelijke alternatief S5GG-OK. Door de in het Zwanenburgbaanalternatief aanzienlijk noordelijker gelegen gedraaide parallelle banen zullen de alternatieven S5GG-PMMS respectievelijk S5GG-OK ten aanzien van geluidhinder beter scoren dan de Zwanenburgbaanvarianten. Deze in de milieu-effectrapportage beschreven banenstelsels bieden naar het oordeel van het kabinet geen beter perspectief dan realisatie van het stelsel S5P.

In het Zwanenburgbaan-alternatief wordt verondersteld dat de taxibanen naar de gedraaide baan/banen over de op de voormalige Zwanenburgbaan, dus op maaiveldhoogte, gesitueerde infrastructuur kan worden geleid. Gezien de internationaal toegestane hellingshoeken voor taxibanen is dit niet mogelijk. Daardoor zullen over aanzienlijke lengte de omgelegde A4/Verlengde Westrandweg en de westelijke *bypass* verdiept moeten worden aangelegd, waardoor veel van de veronderstelde (kosten)voordelen van het gebruik van de Zwanenburgbaan voor de infrastructuur teniet worden gedaan. Daarenboven is het door een aantal vastliggende dwangpunten niet mogelijk de omgelegde A4 volgens de geldende ontwerpnormen aan te leggen, ook dit heeft kostenverhogende consequenties en mogelijke gevolgen voor de veiligheid op deze weg. Tenslotte zal de door het kabinet gewenste hoge rijsnelheid voor doorgaande treinen op de westelijke *bypass*, gezien de benodigde boogstralen bij de aansluiting op de Schipholspoorlijn, bij de Zwanenburgbaanvariant niet mogelijk zijn.

De Zwanenburgbaanvariant geeft naar het oordeel van het kabinet dan ook geen aanleiding om de in het beleidsvoornemen uitgesproken voorkeur voor realisatie van het stelsel 5P te wijzigen.

2.6 Verlenging Kaagbaan in noordoostelijke richting

In de Uitvoerings milieu-effectrapportage voor het vierbanenstelsel (UMER-S4S2) is een planalternatief uitgewerkt met een zuidelijk te gebruiken Zwanenburgbaan en een met 250 meter naar het zuidwesten

Figuur 2.6
Kaagbaan verlengd in noordoostelijke richting

verlengde Kaagbaan. Een verlenging van de Kaagbaan in noordoostelijke richting is in dit MER niet volledig uitgewerkt aangezien uit een eerste verkenning reeds bleek dat dit uit het oogpunt van veiligheid geen aanvaardbaar alternatief was en in verhouding tot de zeer hoge kosten weinig of geen milieuvordelen op zou leveren. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies over het UMER-S4S2 verzocht, in aanvulling op het UMER-S4S2, de milieu-gevolgen te onderzoeken van een verlenging van de Kaagbaan in zowel zuidwestelijke als noordoostelijke richting tot 5200 meter inclusief verlegde baandrempels. Conform het advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn de milieu-effecten van dit alternatief, in aanvulling op het onderzoek in het UMER-S4S2, onderzocht in het AMER.

Het onderzoek naar een noordoostelijke verlenging van de Kaagbaan geeft aan dat de milieu-effecten niet of slechts marginaal beter zijn dan S4S2. Verder leidt deze variant tot een grotere druk op ruimtelijke ontwikkelingen tot ver buiten de grenzen van het luchtvaartterrein en geeft grote operationele (veiligheids)problemen, onder meer door de kruising met de Aalsmeerbaan.

Gelet op het bovenstaande komt het kabinet tot de conclusie dat een verlenging van de Kaagbaan in noord-oostelijke richting geen toegevoegde waarde heeft.

2.7 Conclusie

Het kabinet is van oordeel dat de voorgestelde alternatieve banenstelsels – het 5GG-PMMS stelsel, het 5GG-SNM stelsel, de verdere optimalisatie van het stelsel 5G, de 5Gzz variant, het Juniorbanenstelsel alsmede de Zwanenburgbaanvariant – geen beter perspectief bieden op het realiseren van de dubbeldoelstelling dan realisatie van het banenstelsel met een parallelle vijfde baan (S5P). Rekening houdend met inspraak, advisering, bestuurlijk overleg, alsmede het resultaat van het uitgevoerde nadere onderzoek naar de milieu-effecten naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. – waarop in hoofdstuk 4 van deze Nota van Toelichting nader wordt ingegaan – komt het kabinet, alles overwegende, tot de conclusie dat het verantwoord is haar in het beleidsvoornemen uitgesproken voorkeur voor realisatie van het banenstelsel 5P te handhaven.

In de hierna volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de resultaten van de in IMER en AMER uitgevoerde berekeningen voor de verschillende banenstelsels, voor zover deze stelsels in dit hoofdstuk aan de orde zijn geweest. Enkele in dit hoofdstuk beschreven banenstelsels zijn echter niet in de tabel opgenomen, aangezien voor deze banenstelsels geen vergelijkbare kwantitatieve gegevens berekend zijn. Het gaat hierbij om de banenstelsel 5GG-SNM, het stelsel 5Gzz, het Juniorbanenstelsel en de Zwanenburgbaanvariant.

Tabel 2.1
Vergelijking banenstelsels op basis van IMER en AMER gegevens

	<i>Banenstelsels</i>							
	4S1	4S1	4S2	4S2	4VKNO	5P	5G	5GG ⁸
	1990 IMER	1990 AMER	1997 AMER	2003 IMER	2003 AMER	2015 IMER	2015 IMER	2015 AMER
Ke								
woningen > 35Ke	19 500	15 100	15 100	12 800	12 600	12 600	14 000	10 600
woningen > 40Ke	7 100	7 100	7 100	7 000	6 800	6 100	6 900	5 000
ernstig gehinderden > 20Ke	> 121 000	> 92 000	81 000	53 000	53 000	55 000	48 000	49 000
punt K Aalsmeer	43.1	45.9	46.7	47.7	47.5	53.9	52.8	53.3
LAeq								
woningen > LAeq 26 dB(A)	–	> 30 000	10 700	5 700	5 400	10 100	10 300	12 900
mensen vaak in hun slaap gestoord > LAeq 20 dB(A)	–	> 134 000	49 000	21 000	21 000	> 39 000	49 000	44 000
IR								
inwoners > 10-5	210	230	670	540	470	1 170	1 010	900
inwoners > 10-6	9 300	7 400	7 900	8 700	8 200	8 500	9 900	6 900
inwoners > 10-7	100 000	98 000	144 000	143 000	172 000	158 000	177 000	163 000
Stank								
inwoners 98 percentiel 1Ge/m ³	84 400	–	–	13 000	–	72 500	66 400	–
inwoners 99,5 percentiel 1Ge/m ³	480 500	–	–	88 100	–	358 300	343 600	–

Luchtverontreiniging

Voor geen van de onderzochte stoffen worden in de verschillende alternatieven de grenswaarden overschreden. In alle alternatieven wordt het stand still gerealiseerd.

Ruimtelijke Kwaliteit

mogelijk- heden voor het bereiken van goede ruimtelijke kwaliteit ¹	mogelijk- heden voor het bereiken van goede ruimtelijke kwaliteit ²	niet eendui- dig beter of slechter dan 5P of 5G afhankelijk van weging voor- en nadelen ³
--	--	---

Kosten

meerkosten in mln guldens ten opzichte van referentievariant ⁶	1 246	1 489	4 250 à 5 850 ⁴
--	-------	-------	-------------------------------

Capaciteit en punctualiteit

piekuraacapaciteit ⁷	49	83	73	60
punctualiteit ⁷	4	< 1	1,6	2,5
punctualiteit 30e piekuur	–	2,5	12,7	7,5 ⁵

Legenda

> contouren lopen door buiten het studiegebied
 – niet berekend

Noten

LAeq gegevens op basis van berekeningen in Aanvullend MER.

Berekeningen voor Ke etmaalcontouren en LAeq nachtcontouren zijn met meteo-marges.

Berekeningen voor contouren IR zijn zonder meteo-marges.

Berekeningen voor LAeq nachtcontouren betreffen de periode 23–06 uur bij gesloten ramen.

¹ Redelijk compacte luchthaven, goede faseerbaarheid, veel flexibiliteit, behoud Hoofdvaart en Geniedijk, goede interne logistiek en contrastwerking.

² Compacte luchthaven, polderstructuur grotendeels gehandhaafd, contrastwerking.

³ Beter: compact areaal, bouwlocaties Osdorper Binnepolder en Assendelft-Noord.

Slechter: begraafplaatsen, doorsnijding Hoofdvaart en polderwegen, bouwlocatie Broekpolder, bedrijventerrein De Hoek.

⁴ Afhankelijk van gekozen tracé Verlengde Westrandweg; door verlegging van tracé verlaging meerkosten met circa 400–500 mln mogelijk.

⁵ Indien voor landingen uit zuidelijke richting onafhankelijk gebruik van de oostelijke gedraaide baan en de Aalsmeerbaan mogelijk is gelijk aan 5P.

⁶ In de referentievariant wordt uitgegaan van een Verlengde Westrandweg in het vastgestelde tracé, en een westelijke bypass in maaiveldligging.

⁷ Piekuraacapaciteit is het aantal landingen per uur in de piekperioden.

Punctualiteit is het percentage landingen dat met meer dan 15 minuten is vertraagd.

⁸ 5GG-PMMS.

3 MAINPORT

3.1 Inleiding

Een deel van de insprekers wijst op het belang van Schiphol voor de internationale concurrentiepositie van Nederland, specifieke bedrijfstakken of het eigen bedrijf. Daarnaast wordt gewezen op de te verwachten werkgelegenheids groei en het feit dat de nieuwe werkgelegenheid goed aansluit op het arbeidsaanbod in de regio. De beleidskeuze van het kabinet ziet men als een minimum-variant waar niet op kan worden ingeleverd. Andere insprekers daarentegen plaatsen vraagtekens bij het realiteitsgehalte van de gehanteerde scenario's en zijn van mening dat ook andere scenario's moeten worden doorgerekend. Als alternatief voor de mainport-ontwikkeling, zien deze insprekers meer duurzame (en goedkopere) mogelijkheden om de berekende economische en werkgelegenheids groei te realiseren. Transferpassagiers en –vracht, weliswaar belangrijk voor de ontwikkeling van de luchthaven, worden door hen nauwelijks interessant geacht voor de Nederlandse economie. Ook worden vraagtekens geplaatst bij de verhouding tussen de benodigde investeringen en de in de IEE berekende werkgelegenheids groei.

De Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) vraagt of het kabinet niet een te zware betekenis toekent aan de ontwikkeling van de luchthaven Schiphol tot *hub* en of ook zonder *hub* geen gunstig vestigingsklimaat in Nederland kan worden gecreëerd. De RARO is van mening dat er een grotere bandbreedte voor de mainportontwikkeling van Schiphol is dan die waarvan het kabinet uitgaat. Enkele leden van de RARO zijn echter van mening dat uit het onderliggende materiaal voldoende duidelijk blijkt dat Schiphol goede kansen heeft om uit te groeien tot één van de Europese mainports en dat er met de publicatie van IEE en IMER voldoende informatie beschikbaar is om nu een besluit te kunnen nemen zodat spoedig duidelijkheid voor de luchthaven en zijn omgeving ontstaat en met de uitvoering van de plannen kan worden begonnen.

3.2 Scenario's

In de IEE is gebruik gemaakt van de scenario-analyse. Hierbij worden toekomstbeelden geschetst ten behoeve van besluitvorming met doorwerking op een lange(re) termijn. Bij een scenario-analyse wordt uitdrukkelijk niet gekozen voor een bepaald toekomstbeeld, maar worden mogelijke toekomstige ontwikkelingen in hun onderlinge samenhang en op consistente wijze inzichtelijk gemaakt.

In de IEE zijn drie macro-economische scenario's van het Centraal Planbureau gecombineerd met drie scenario's die de mogelijke ontwikkeling binnen de luchtvaartsector beschrijven. Hieruit zijn drie logische combinaties geselecteerd voor de berekeningen in de IEE. In de Nota van Toelichting bij deel 1 van deze PKB, is een uitgebreide beschrijving gegeven van de verschillende economische en luchtvaartscenario's en wordt de selectie van de drie scenario's toegelicht.

In de IEE is geen scenario meegenomen waarin sprake is van lage economische groei en hoge energieprijzen. Het is onwaarschijnlijk dat gedurende langere tijd sprake zou zijn van een dergelijke combinatie, zoals overigens ook in het advies van de RARO wordt aangegeven. Het IEE-rapport is voorgelegd aan de Adviescommissie IEE. In het advies van deze deskundigen wordt geconcludeerd dat «de informatie uit de IEE een goed fundament biedt voor besluitvorming over de toekomst van Schiphol ... en dat bij de huidige stand van de sociaal-economische

wetenschappen nader onderzoek naar economische- en luchtvaartontwikkelingen geen nieuwe relevante informatie voor de besluitvorming zal opleveren».

Het kabinet onderschrijft deze opvatting en ziet om deze redenen dan ook geen aanleiding om ten behoeve van de voorliggende besluitvorming nog andere scenario's in beschouwing te nemen.

3.3 Mainportontwikkeling

Hub-and-spoke systemen

Met name de afgelopen 15 jaar hebben zich in de luchtvaart *hub-and-spoke* systemen ontwikkeld. In de Verenigde Staten is deze ontwikkeling na 1978 tot stand gekomen. Voor die tijd was ook binnen de VS de luchtvaart sterk gereguleerd en konden luchtvaartmaatschappijen niet op alle routes vliegen. Vanaf 1978 hebben Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die vrijheid wel gekregen, en hebben zij hun netwerken omgebouwd tot *hub-and-spoke* systemen. Halverwege de jaren tachtig is in de Verenigde Staten – mede als gevolg van de verhevigde onderlinge concurrentie – een beperkt aantal grote luchtvaartmaatschappijen overgebleven, de zogenoemde *maincarriers*. Kenmerkend voor een *hub-and-spoke* systeem is dat slechts vanaf een beperkt aantal grote luchthavens (*hubs*) rechtstreekse verbindingen naar veel (inter)continentale bestemmingen worden aangeboden. Op de overige luchthavens (*spokes*) worden met name vluchten naar de dichtstbijzijnde *hub* aangeboden en naar een beperkt aantal andere bestemmingen. Omdat het grootste deel van de intercontinentale verbindingen op de *hubs* zal worden geconcentreerd zal voor intercontinentale reizen vanaf een *spoke*-luchthaven veelal moeten worden overgestapt op een van de *hubs*. Om een snelle overstap van intercontinentale op continentale vluchten mogelijk te maken worden de inkomende en uitgaande vluchten op een *hub* in zogenoemde *blokken* geconcentreerd. Dit betekent dat op een beperkt aantal perioden van de dag op de luchthaven veel overstapmogelijkheden kunnen worden aangeboden.

Figuur 3.1
hub and spoke systeem (IEE)

Ook in Europa vindt een ontwikkeling naar *hub-and-spoke* systemen plaats, maar de context waarbinnen deze ontwikkeling plaatsvindt is een andere dan in de VS. In Europa was de luchtvaart tot 1988 gereguleerd en vanaf dat jaar heeft zich een geleidelijke liberalisatie voltrokken. Thans is de luchtvaart binnen Europa – voor zover het internationaal vervoer betreft – nagenoeg vrij voor EG-luchtvaartmaatschappijen. In 1997 zullen ook de binnenlandse luchtvaartmarkten worden opengesteld voor EG-luchtvaartmaatschappijen. Ondanks de in gang gezette liberalisatie van de Europese luchtvaartmarkt, is in Europa vooralsnog echter weinig te merken van een herstructurering van netwerken. Door het stelsel van bilaterale luchtvaartverdragen tussen EG-landen was namelijk reeds, voordat de Europese liberalisatie in gang werd gezet, sprake van *hubs*. Luchtvaartmaatschappijen mochten als gevolg van de regulering uitsluitend rechtstreekse vluchten uitvoeren van of naar een land waarin de maatschappij gevestigd is. Alle EG-landen met een nationale luchtvaartmaatschappij hebben hierdoor in feite al een eigen *hub*: de thuisbasis van de nationale luchtvaartmaatschappij. Voor de KLM is dat Schiphol. De KLM is overigens een van de weinige Europese maatschappijen die, als gevolg van de beperkte omvang van de thuismarkt, de economische voordelen van het internationale *hub-and-spoke* systeem al vroeg heeft ingezien en al jaren passagiers uit andere landen op Schiphol laat overstappen.

De Europese luchtvaartmarkt bevindt zich thans in de fase waarin de Amerikaanse luchtvaartmarkt zich eind jaren zeventig bevond: reeds tot *hub-and-spoke* systemen omgevormde netwerken. Het proces dat zich in de VS halverwege de tachtiger jaren heeft voorgedaan, heeft in Europa echter nog niet plaatsgevonden. De verwachting is dat ook binnen Europa op termijn slechts enkele grote luchtvaartmaatschappijen zullen overblijven. Deze maatschappijen zullen vanaf een beperkt aantal *hubs* – die veel groter zijn dan de huidige – opereren.

Gezien de verwachting dat de komende jaren Europese maincarriers ontstaan die zullen bepalen welke luchthaven zij als *hub* willen gaan gebruiken, is het kabinet van mening dat Schiphol thans de mogelijkheid moet worden geboden om zich te kunnen ontwikkelen tot mainport. Een besluit waarbij pas over een aantal jaren definitief duidelijk wordt of Schiphol de mogelijkheid krijgt om uit te groeien tot mainport, zal ertoe leiden dat maincarriers niet voor Schiphol als *hub* zullen kiezen. Daarmee is dan de kans verkeken dat Schiphol uitgroeit tot mainport.

Mainportdrempelwaarde

In de IEE is de capaciteit bepaald die een luchthaven minimaal moet kunnen bieden om als *hub* te kunnen fungeren van één van de overgebleven luchtvaartmaatschappijen: de mainportdrempelwaarden. De capaciteit die een luchtvaartmaatschappij minimaal op een luchthaven nodig heeft om het *hub-and-spoke* concept te kunnen toepassen, is afhankelijk van het marktaandeel van die luchtvaartmaatschappij in zowel het intercontinentale als het intra-europese vervoer en van de benodigde schaalgrootte die vereist is om concurrerend te kunnen opereren ten opzichte van andere *hubs*. Daarnaast wordt de capaciteitsbehoefte beïnvloed door de vraag in welke mate de luchthaven daarnaast ruimte wil bieden voor andere maatschappijen.

Bij de berekening van de mainportdrempelwaarde is er in de IEE van uitgegaan dat Schiphol ruimte moet bieden aan een kleine maincarrier met een over meerdere *hubs* verspreid netwerk waarbij Schiphol minimaal kan uitgroeien tot mainport en primaire *hub*. Afhankelijk van het gehanteerde scenario, ligt de drempelwaarde voor een mainport in 2015 tussen 38 miljoen passagiers en 1,8 miljoen ton vracht (exclusief *trucking*) en 55 miljoen passagiers en 3,0 miljoen ton vracht (exclusief *trucking*).

Figuur 3.2
alternatieve mainportbeelden (IEE)

Dit is onder de gemaakte veronderstellingen (kleine maincarrier, gespreid netwerk, enige capaciteit voor andere luchtvaartmaatschappijen) de minimum-capaciteit die een luchthaven moet kunnen bieden om als primaire *hub* te kunnen fungeren. Wanneer een luchthaven minder capaciteit biedt, is de maincarrier gedwongen zijn netwerk op een andere luchthaven te concentreren. Deze zal dan als primaire *hub* fungeren. Bij scenario-berekeningen is overigens altijd sprake van zekere onzekerheidsmarges. De berekende drempelwaarden kunnen daardoor naar beneden of naar boven afwijken.

Figuur 3.3
Bandbreedte passagiers- en vrachtmarkt, European Renaissance en Balanced Growth (IEE)

Voor de mainport-ontwikkeling is niet alleen de totale (jaar)capaciteit van een luchthaven van belang, maar vooral ook de capaciteit tijdens de piekuren. Omdat bij het ontstaan van *hub-and-spoke* systemen de vluchten in een aantal blokken op de dag worden geconcentreerd, zal alleen een luchthaven met voldoende baancapaciteit in de piekuren, voldoende pieropstelplaatsen en voldoende terminalcapaciteit, in staat zijn om zonder vertraging binnen een beperkte periode een groot aantal vluchten te verwerken. Wanneer een luchthaven die capaciteit niet kan bieden, ontstaan vertragingen en worden aansluitende vluchten gemist.

In zo'n situatie verslechtert de kwaliteit van het vervoersproduct van een luchtvaartmaatschappij en zal die maatschappij gedwongen worden zijn netwerk te concentreren op een andere luchthaven die wél voldoende (piek)capaciteit kan bieden.

Het kabinet heeft bij de besluitvorming rekening gehouden met het feit dat bij scenario-berekeningen altijd sprake is van marges. Met de voorliggende plannen krijgt Schiphol naar de huidige inzichten de ruimte om binnen de in deze PKB gestelde eisen ten aanzien van het milieu te groeien tot circa 40 miljoen luchtvaartpassagiers en 3 miljoen ton vracht (inclusief *trucking*) per jaar. Dit ligt net boven de voor een mainport noodzakelijke minimum-capaciteit zoals berekend voor het *European Renaissance*-scenario.

Relatie hub en maincarrier

De kans van een luchthaven om uit te groeien tot mainport, is niet alleen afhankelijk van de capaciteit die een luchthaven kan bieden. Ook de toekomstperspectieven van de hoofdgebruiker van de luchthaven spelen daarbij een rol. Wanneer de belangrijkste luchtvaartmaatschappij op een luchthaven de komende jaren de verwachte concurrentieslag – op eigen kracht of door samenwerking of fusie met andere maatschappijen – overleeft en uitgroeit tot één van de Europese maincarriers, dan heeft een luchthaven meer kans om uit te groeien tot mainport dan wanneer die luchtvaartmaatschappij slechte toekomstperspectieven heeft. Omgekeerd wordt de uitgangspositie van een luchtvaartmaatschappij die door fusie of samenwerking wil uitgroeien tot maincarrier versterkt door ervoor te zorgen dat op de thuisbasis voldoende capaciteit aanwezig is om te kunnen uitgroeien tot maincarrier. Bij dergelijke fusie- of samenwerkingsbesprekingen spelen namelijk niet alleen de bedrijfsresultaten en het marktaandeel van een luchtvaartmaatschappij een rol. Ook de kwaliteit en de capaciteit van de thuisluchthaven van een maatschappij zijn daarbij belangrijke aspecten. Er is kortom sprake van een wisselwerking tussen de capaciteit van een luchthaven en de toekomstperspectieven van luchtvaartmaatschappijen. Luchthavens die zich tot een mainport willen ontwikkelen moeten daarop anticiperen door voldoende capaciteit voor een maincarrier aan te bieden.

In de IEE is de concurrentiepositie van Schiphol vergeleken met vijf andere luchthavens in Noord-West Europa. Uit dat onderzoek blijkt dat Schiphol een goede uitgangspositie heeft om één van de 4 à 6 Europese mainports te worden. Gewezen wordt op de kwaliteit van de luchthaven, het aanbod van kantoren en bedrijfsterreinen op of nabij de luchthaven en de goede mogelijkheden voor de KLM om de komende jaren zijn marktpositie verder te verbeteren. De KLM heeft goede bedrijfsresultaten in vergelijking met een aantal andere Europese luchtvaartmaatschappijen. Bovendien heeft Nederland relatief veel bilaterale luchtvaartverdragen met landen buiten Europa, waardoor de KLM haar intercontinentale marktaandeel de komende jaren naar verwachting verder zal kunnen versterken. Om te kunnen uitgroeien tot een maincarrier zal de KLM haar marktaandeel op termijn verder moeten vergroten. Dat kan onder meer door samenwerkingsverbanden aan te gaan met andere luchtvaartmaatschappijen. Uiteraard zijn er geen garanties te geven dat de KLM daadwerkelijk zal uitgroeien tot één van de Europese maincarriers. Het kabinet biedt met de voorliggende plannen voor de ontwikkeling van Schiphol de luchtvaartmaatschappij slechts de ruimte om te kunnen groeien tot een grote Europese carrier, onder de voorwaarde dat wordt voldaan aan de in deze PKB gestelde eisen ten aanzien van het milieu in de omgeving van Schiphol.

De vraag kan worden gesteld of er een reëel gevaar bestaat dat de luchthaven voldoende capaciteit heeft om een *hub* te worden, maar de vraag naar luchtvervoer via Schiphol te klein is en de mainportontwikkeling om deze reden stagneert. Uit de in de IEE opgestelde prognoses voor de verschillende scenario's blijkt dat dit gevaar niet reëel is aangezien in 2015 zowel de vraag naar passagiersvervoer via Schiphol, als de vraag naar vrachtvervoer boven de drempelwaarde voor de mainportontwikkeling ligt.

De Nederlandse markt voor luchtvervoer is op zichzelf te klein om voldoende draagvlak te kunnen bieden voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport. Door het aantrekken van *transfer*-passagiers of -vracht naar Schiphol kan wel voldoende draagvlak ontstaan voor de ontwikkeling van Schiphol tot mainport. Bovendien kan een luchtvaartmaatschappij door het aantrekken van *transfer*-passagiers of -vracht haar bezettingsgraad

verbeteren, waardoor de rentabiliteit van de vluchten toeneemt en een financieel draagvlak ontstaat voor extra vluchten of nieuwe bestemmingen. Ook *transfer*-passagiers of -vracht hebben daarom een positief economisch effect. Door een uitgebreider bestemmingsaanbod of een hogere vluchtfrequentie verbetert immers de kwaliteit van de luchthaven en daarmee de aantrekkelijkheid van de luchthavenregio als vestigingsplaats voor het bedrijfsleven. Wanneer die vergrote vestigingsplaatsaantrekkelijkheid vervolgens leidt tot nieuwe bedrijfsvestigingen of uitbreiding van bestaande bedrijven, dan ontstaat werkgelegenheidsgroei. Die groei van de bedrijvigheid zal op zijn beurt vervolgens weer kunnen leiden tot een extra vraag naar luchtvervoer, hetgeen een verbetering betekent van het draagvlak voor extra vluchten of nieuwe bestemmingen, enzovoorts. Er is dan sprake van een zichzelf versterkend proces. Het aantrekken van *transfer*-passagiers of -vracht zal overigens ook leiden tot meer directe werkgelegenheid bij de luchtvaartmaatschappij, de luchthavenorganisatie en toeleveranciers.

Gelet op het feit dat de prognoses van de vraag naar passagiers en vrachtvervoer via Schiphol in de verschillende scenario's boven de mainportdrempelwaarde liggen, acht het kabinet de ontwikkeling van Schiphol tot mainport haalbaar. Het kabinet wil de luchthaven daarom de ruimte bieden om – binnen de in deze PKB gestelde eisen ten aanzien van het milieu – uit te groeien tot een dergelijke mainport.

3.4 Economische uitstraling

Belang van een hub voor het vestigingsklimaat

In de IEE wordt de ontwikkeling van Schiphol tot een *hub-luchthaven* als een belangrijke stap gezien in het ontwikkelingstraject tot een mainport. Voor de ontwikkeling tot een mainport is het van belang dat er in de (directe) omgeving van de luchthaven een optimaal vestigingsklimaat ontstaat. De vestiging van nieuwe (internationale) bedrijven nabij de luchthaven kan het draagvlak voor de mainport belangrijk versterken.

De aanwezigheid van Schiphol is reeds nu een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor het bedrijfsleven. Dit blijkt onder meer uit onderzoek «De relatie tussen Schiphol en de vestigingsplaatsaantrekkelijkheid van de Randstad», dat is uitgevoerd in het kader van de IEE. Het belang van een goede luchthaven voor het vestigingsklimaat van een land of regio zal in de toekomst verder toenemen. Nationale lidstaten hebben als gevolg van de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese markt steeds minder ruimte om een afwijkend macro-economisch beleid te voeren. Doordat lidstaten zich steeds minder van elkaar kunnen onderscheiden wat de *generieke* vestigingsplaatsfactoren betreft – bijvoorbeeld het fiscaal klimaat – worden de *specifieke* vestigingsplaatsfactoren voor het aantrekken van bedrijven steeds belangrijker. De kwaliteit van de infrastructuur, het aanbod en het opleidingsniveau van arbeidskrachten, het aanbod en de kwaliteit van bedrijfslocaties of de aanwezigheid van goede internationale verbindingen – waaronder een goede luchthaven – kunnen dan doorslaggevend zijn.

Ook de toenemende internationalisering en globalisering van het bedrijfsleven leiden ertoe dat de aanwezigheid van een luchthaven een steeds belangrijker vestigingsplaatsfactor wordt. De 4 à 6 regio's in Europa waar zich in de toekomst een *hub-luchthaven* zal kunnen ontwikkelen, en waar dus *non-stop* vluchten naar een zeer groot aantal bestemmingen binnen en buiten Europa worden aangeboden, vormen een zeer aantrekkelijke vestigingsplaats voor het bedrijfsleven. De aanwezigheid van een goede luchthaven is niet alleen van belang voor

luchthavengebonden bedrijven (logistiek, distributie), maar is ook een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bijvoorbeeld Europese hoofdkantoren van (buitenlandse) bedrijven, voor onderzoeks- en hoogwaardige produktievestigingen en voor de financiële en zakelijke dienstverlening. In deze sectoren is sprake van «schone», hoogwaardige werkgelegenheid met een hoge toegevoegde waarde.

De uitbreiding van Schiphol is een belangrijke voorwaarde voor het kabinetsbeleid gericht op verbreding en vernieuwing van de economische structuur van Nederland. Om de economische uitstralingseffecten van de uitbreiding van Schiphol te maximaliseren, blijven de maatregelen niet beperkt tot alleen de vergroting van de luchthavencapaciteit. De plannen voorzien tevens in verbetering van de landzijdige ontsluiting van de luchthaven en realisatie van nieuwe, kwalitatief hoogwaardige bedrijfslocaties voor Schipholgebonden bedrijvigheid. Om de voorspelde economische uitstralingseffecten ook daadwerkelijk te kunnen realiseren, acht het kabinet het noodzakelijk dat de voorliggende plannen integraal worden uitgevoerd.

Werkgelegenheid

In de IEE is berekend hoe groot de werkgelegenheid is die op dit moment aan Schiphol kan worden toegeschreven. Voor de verschillende scenario's zijn prognoses gemaakt van de werkgelegenheidsgroei die zal optreden als gevolg van de groei van Schiphol. Daarbij is alleen het aantal structurele arbeidsplaatsen berekend. Tijdelijke arbeidsplaatsen als gevolg van de voorgenomen investeringen – bijvoorbeeld in de bouwsector – zijn in de berekeningen buiten beschouwing gelaten, vanwege het tijdelijke effect op de arbeidsmarkt. Bij het opstellen van de werkgelegenheidsprognoses voor 2015 is ook rekening gehouden met de te verwachten groei van de arbeidsproductiviteit. Mede op basis van de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit in de periode 1980–1992 is per werkgelegenheids-categorie een schatting gemaakt van de groei van de arbeidsproductiviteit tot 2015.

In 1990 konden in totaal circa 72.000 (voltijds) arbeidsplaatsen aan Schiphol worden toegerekend. Wanneer het vliegverkeer zich ontwikkelt via de lijnen van het Europese scenario en Schiphol uitgroeit tot mainport, dan kan die werkgelegenheid met 55.000 (voltijds) arbeidsplaatsen toenemen tot 127.000 in 2015. Het gaat daarbij om structurele arbeidsplaatsen, waarvan een aanzienlijk deel laaggeschoolde arbeidsplaatsen betreft. Dit is het segment van de arbeidsmarkt waar in de regio Amsterdam thans sprake is van hoge en bovendien structurele werkloosheid.

Van de berekende groei van 55.000 arbeidsplaatsen zal naar verwachting circa 70% worden gerealiseerd in de regio Schiphol. De overige arbeidsplaatsen zullen in de rest van Nederland worden gerealiseerd. Daarmee is de ontwikkeling van Schiphol een zeer belangrijke bron van werkgelegenheidsgroei in deze regio. Ongeveer één derde van de totale (berekende) werkgelegenheidsgroei in dit gebied zal worden gerealiseerd in aan de luchthaven gerelateerde bedrijven. De betekenis van Schiphol voor de nationale economie wordt onderstreept door de vele inspraakreacties van bedrijven die zijn gevestigd buiten de directe regio rond Schiphol. In hun reactie wijzen bedrijven op het belang van de luchthaven voor het functioneren van hun bedrijf.

Hoewel de Schiphol-gerelateerde werkgelegenheid in het *Balanced Growth* (BG) scenario volgens de IEE berekeningen zelfs zou kunnen groeien tot 157.000 arbeidsplaatsen in 2015, biedt het kabinetsbesluit geen ruimte voor de ontwikkeling van een mainport binnen dit scenario.

Om volgens dit BG-scenario een mainport te kunnen worden, moet het vliegverkeer op Schiphol zo sterk groeien, dat – naar de huidige inzichten – niet kan worden voldaan aan de in deze PKB gestelde eisen ten aanzien van het milieu.

Rendabele investeringen

Om de mainport-positie te kunnen bereiken en de berekende werkgelegenheidsgroei ook daadwerkelijk te kunnen realiseren, zijn omvangrijke investeringen nodig. In de Nota van Toelichting bij deel 1 van de PKB wordt een totaalbedrag van circa f 31 miljard vermeld. Dit bedrag heeft echter niet uitsluitend betrekking op de uitbreiding van Schiphol zelf. Zoals uit de in de Nota van Toelichting bij deel 1 opgenomen tabel overigens blijkt, zijn in die f 31 miljard bijvoorbeeld ook (een deel van) de kosten van de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid en -Oost inbegrepen. Weliswaar zijn de aanleg van de hogesnelheidslijnen en andere infrastructuurle voorzieningen ook voor Schiphol van belang, maar het is niet correct die bedragen volledig toe te rekenen aan de uitbreiding van de luchthaven, aangezien de aanleg daarvan ook zonder de uitbreiding van Schiphol zal worden gerealiseerd.

In het Programma Financiële Dekking, dat onderdeel is van de als bijlage bij dit deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving gevoegde Aanvullende Afspraken PMMS, is deze kostenraming bijgesteld van circa f 31 miljard naar circa f 33 miljard. Daarvan kan ongeveer f 12 miljard aan de uitbreiding van Schiphol worden toegerekend. Van die f 12 miljard betalen de luchthaven en het bedrijfsleven het grootste deel – circa f 8,5 miljard. De kosten van de parallelle vijfde baan bijvoorbeeld worden betaald door de NV Luchthaven Schiphol. Uitgangspunt daarbij is dat deze investering ook bedrijfseconomisch verantwoord is. De (rijks-)overheid zal circa f 3,5 miljard in de uitbreiding van Schiphol investeren. Daarbij gaat het met name om infrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer.

De uitbreiding van Schiphol tot mainport moet onder meer worden afgewogen tegen het behoud van de bestaande werkgelegenheid, de berekende werkgelegenheidsgroei, en de berekende extra groei van het nationaal inkomen van circa f 5 miljard per jaar. Het kabinet acht het – gelet op de positieve effecten voor de Nederlandse economie en het feit dat een groot deel van de benodigde investeringen door private partijen zal worden gedaan – verantwoord dat ook de rijksoverheid investeert in de uitbreiding van Schiphol en daarmee de condities biedt voor een ontwikkeling van deze luchthaven tot mainport.

3.5 Uitplaatsing

In de IEE zijn de mogelijkheden voor uitplaatsing onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de mogelijkheden beperkt zijn en met name liggen bij het segment van de *general aviation* (taxivluchten, proefvluchten, lesvluchten). De overige typen vluchten die in principe voor uitplaatsing in aanmerking komen (dagrandverbindingen, vrachtluchten en chartervluchten), blijken niet te kunnen worden uitgeplaatst zonder negatieve gevolgen voor de mainport-ontwikkeling en voor de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen. Een groot deel van de dagrandverbindingen – waar vooral zakenreizigers gebruik van maken – kunnen niet worden uitgeplaatst naar een regionale luchthaven buiten de Randstad, omdat het grootste deel van de zakelijke markt zich in de Randstad bevindt. Bovendien fungeren dagrandverbindingen vaak ook als aanvoerlijn voor intercontinentale verbindingen van dezelfde luchtvaart-

maatschappij. Door uitplaatsing worden *transfers* onmogelijk en raken luchtvaartmaatschappijen een deel van hun markt kwijt.

In de IEE wordt geconcludeerd dat het niet verantwoord is om vrachtvluchten (*full-freighters*) uit te plaatsen. Vrachtmaatschappijen vervoeren namelijk slechts een deel van hun vracht in vrachtvliegtuigen. Het grootste deel van de vracht wordt aangevoerd in passagiersvliegtuigen die deels zijn ingericht als vrachtvliegtuig (*combi's*). De verwachting is dat ook in de toekomst een aanzienlijk deel van de vracht voor de Europese markt in passagiersvliegtuigen zal worden aangevoerd. Door vrachtvluchten uit te plaatsen naar regionale luchthavens, zouden vrachtmaatschappijen gedwongen worden te investeren in afhandelingsfaciliteiten op die regionale luchthavens. De bestaande faciliteiten op Schiphol moeten echter ook worden gehandhaafd, omdat immers ook dan een groot deel van de vracht met passagiersvliegtuigen wordt aangevoerd. Een dergelijke situatie is voor luchtvaartmaatschappijen vanuit bedrijfseconomisch perspectief niet aantrekkelijk. Het kabinet acht het dan ook zeer waarschijnlijk dat vrachtmaatschappijen, wanneer zij zullen worden gedwongen hun vrachtvluchten naar regionale luchthavens uit te plaatsen, zullen uitwijken naar het buitenland.

Uitplaatsing van chartervluchten tenslotte, is niet goed mogelijk in verband met het verdwijnen van het onderscheid tussen charter en lijnvluchten. Veel chartermaatschappijen voeren tegenwoordig ook lijndiensten uit en gebruiken hun toestellen dus zowel voor charter- als lijnvluchten. Uitplaatsing van lijnvluchten naar regionale luchthavens zou voor chartermaatschappijen onaantrekkelijk zijn, omdat op die luchthavens niet kan worden overgestapt op lange afstandsvluchten van andere maatschappijen. Wanneer echter de chartervluchten van een luchtvaartmaatschappij wél vanaf een regionale luchthaven zouden moeten opereren, dan worden lege vluchten tussen de hub en de regionale luchthaven noodzakelijk, waardoor het milieu-rendement van uitplaatsing wordt beperkt. Dat is niet alleen onaantrekkelijk voor de chartermaatschappij, maar is ook vanuit milieu-oogpunt ongewenst. Bovendien is de juridische uitvoerbaarheid van uitplaatsingsmaatregelen, specifiek op chartermaatschappijen gericht, twijfelachtig. Liberalisatie en non-discriminatie vormen de uitgangspunten van het Europese luchtvaartbeleid. Op basis van het Europese beleid zullen luchtvaartmaatschappijen uit zowel landen van de Europese Gemeenschap als uit landen in het voormalige Oostblok zonder belemmeringen kunnen vliegen op alle Europese bestemmingen. Dit geldt voor alle luchtvaartmaatschappijen, dus ook voor maatschappijen die zich met name richten op charters. Eventuele maatregelen specifiek gericht op chartermaatschappijen staan op gespannen voet met dit Europese luchtvaartbeleid.

3.6 Substitutie van lucht naar rail

3.6.1 Passagiers

De aansluiting van de luchthaven op een goed Europees netwerk van hogesnelheidslijnen is een voorwaarde voor het bereiken van deze substitutie-doelstelling. Voor Nederland liggen daarbij achterlandverbindingen naar het zuiden en het oosten voor de hand. De HSL-Zuid doorloopt thans zijn eigen PKB-traject. Om deze reden wordt hier geen verdere aandacht aan dit project besteed.

Bij de substitutiedoelstelling van 5 miljoen passagiers is uitgegaan van een HSL-Oost met een snelheid van 200 kilometer per uur. In deel 1 van de PKB is het voornemen geuit nader onderzoek te doen naar een

HSL-Oost geschikt voor snelheden tot 300 kilometer per uur. Aanleiding tot dit onderzoek was de veronderstelling dat een hogere snelheid mogelijk een hogere substitutie tot gevolg zou hebben. Onderzoek naar de bedrijfseconomische en de vervoerkundige effecten van een verhoging van de rijnsnelheid van 200 kilometer per uur naar 300 kilometer per uur heeft echter aangetoond dat de luchtvaarts substitutie bij 300 kilometer per uur weliswaar circa 3% hoger is dan bij 200 kilometer per uur, maar dat daarvoor ten noord-westen van Utrecht een nieuw (duur) traject nodig is (een nieuwe spoorverbinding van Breukelen naar Schiphol), de *bypass Zuid*.

Het kabinet ziet gezien de geringe meerwaarde en de daartoe te maken hoge kosten onvoldoende reden om ten behoeve van de HSL-Oost een nieuw tracé te realiseren tussen Schiphol en Breukelen, geschikt voor snelheden tot 300 kilometer per uur. Voor het gedeelte ten oosten van Utrecht zal in het kader van een tracéprocedure worden nagegaan of het traject eventueel wel geschikt kan worden gemaakt voor snelheden tot maximaal 300 kilometer per uur. Aangezien in het SVV-II voor de HSL-Oost wordt uitgegaan van snelheden tot maximaal 200 kilometer per uur over het gehele traject, zal het SVV-II eventueel op dit onderdeel moeten worden herzien. 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.

Lucht-rail integratie

Naar aanleiding van de in deel 1 van de PKB Schiphol geformuleerde substitutiedoelstelling hebben de NV Luchthaven Schiphol, de NS en de KLM een verdere uitwerking gegeven aan de voor het bereiken van de substitutie noodzakelijke integratie van de vervoerssystemen van de spoorwegen en de luchtvaart. NVLS, KLM en NS hebben op verzoek van het kabinet een eerste gemeenschappelijke visie gegeven over de wijze waarop de beide vervoerssystemen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Het gaat onder meer om gemeenschappelijke initiatieven op het gebied van verkoop en distributie van tickets, de dienstregeling en de service aan boord.

Reeds kort na het beschikbaar komen van de hogesnelheidstrein (HST) verbinding kan door middel van toewijzing van HST-stoelen een beter geïntegreerd produkt worden aangeboden via de luchtvaartreserverings-systemen. Een meer geïntegreerde dienstregeling en een verdere harmonisatie van het aangeboden produkt zal het overstappen tussen lucht- en railsystemen vereenvoudigen. Op de luchthaven zelf zal met name de bagage-logistiek bij de overstap van vliegtuig naar trein verdere aandacht vragen, onder meer vanwege de noodzakelijke douane-formaliteiten bij overstap van intercontinentaal naar Europees (EU) vervoer.

De KLM ziet – indien met de HST een voldoende concurrerend produkt op de markt wordt gebracht waar het gaat om tarieven, frequenties, comfort, snelheid en dergelijke – mogelijkheden om vluchten te vervangen door het vervoer van passagiers per trein. Men denkt daarbij in eerste instantie aan bestemmingen in België – en op termijn ook Noord-Frankrijk – en in het Ruhrgebied. Een voldoende concurrerend en marktgericht HST-produkt zal naar het oordeel van KLM, NS en NVLS bepaalde luchtverbindingen (deels) overbodig maken, zodat op bepaalde bestemmingen niet meer vanaf Schiphol zal worden gevlogen terwijl op andere bestemmingen de vluchtfrequentie kan worden teruggebracht of

met kleinere toestellen kan worden volstaan. KLM, NS en NVLS achten de realisatie van de hogesnelheidslijnen in zuidelijke en in oostelijke richting een noodzakelijke voorwaarde om een verdere integratie van luchtvaart en spoorwegen effectief te laten zijn. De partijen zullen in de periode tot de feitelijke introductie van de HST in Nederland de op integratie van lucht en rail gerichte maatregelen verder uitwerken en op hun haalbaarheid onderzoeken. Onder verantwoordelijkheid van de KLM, NS en NVLS zal hiertoe een Plan van Aanpak worden opgesteld.

Het kabinet acht vanuit het streven naar een zo groot mogelijke substitutie van vliegtuig naar trein een zo groot mogelijke integratie van de lucht- en railsystemen wenselijk. Het kabinet heeft kennis genomen van de eerste verkenning van de hiermee samenhangende problematiek door KLM, NS en NVLS. Het kabinet stelt vast dat het belang van een verdere integratie van lucht- en railsystemen door deze bedrijven wordt onderschreven.

3.6.2 Luchtvracht

Door de NV Luchthaven Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer en de NS wordt een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het vervoer van goederen met de hogesnelheidstrein. Het kabinet staat in beginsel positief tegenover het vervoer van luchtvracht per spoor. Mocht het vervoer van vracht met de HST worden doorgezet, dan moet naar het oordeel van het kabinet zeker de aansluiting van Schiphol op dit netwerk worden overwogen. Ook zal dan een nader onderzoek naar een mogelijke locatie voor een dergelijk vrachtoverslag-station moeten worden uitgevoerd.

4 MILIEU

4.1 Inleiding

In veel inspraakreacties staan de milieu-effecten van de voorgestelde ontwikkeling van de luchthaven centraal. Men veronderstelt een toename van de geluidbelasting door het luchtverkeer – zowel overdag als 's nachts – en vreest een afname van de (externe) veiligheid. Ook wordt in veel reacties gewezen op de als gevolg van de groei van het luchtverkeer mogelijk toenemende luchtverontreiniging. In dit hoofdstuk wordt op basis van de inspraakreacties, de adviezen en nader onderzoek ingegaan op een aantal belangrijke milieu-aspecten. Daarbij wordt per milieu-aspect in een korte inleiding ingegaan op de naar voren gebrachte punten. Ook wordt ingegaan op de uitgangspunten met betrekking tot het gebruik van het banenstelsel van de luchthaven.

Het kabinet heeft besloten om parallel aan deze PKB een nadere studie te verrichten naar de te hanteren geluidnorm voor nachtelijk vliegverkeer. De inzet daarbij is dat het kabinet bij de parlementaire behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving op hoofdlijnen kan aangeven welke lijn na afronding van de besluitvorming over de PKB ten aanzien van de nachtnorm zal worden aangehouden.

In dit hoofdstuk zal eerst worden ingegaan op het Aanvullend Milieu-Effectrapport (AMER) dat is opgesteld naar aanleiding van het door de Commissie voor de milieu-effectrapportage uitgebrachte toetsingsadvies op het Integraal Milieu-Effectrapport Schiphol en Omgeving (IMER) en het Uitvoerings-MER voor het banenstelsel 4S2 (UMER-S4S2). Vervolgens wordt ingegaan op de (geluids-)zoning, de handhaving en de daarmee samenhangende onderwerpen, externe veiligheid, waarna luchtverontreiniging, stank en gezondheid besproken zullen worden. Daarbij zullen ook de inspraakreacties op het AMER, alsmede het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage op het AMER worden betrokken. Tenslotte wordt ingegaan op het programma evaluatie en monitoring.

4.2 Aanvullend MER

In augustus 1994 heeft de Commissie voor de m.e.r. toetsingsadviezen uitgebracht over het Integrale MER Schiphol en Omgeving (IMER) en over het Uitvoerings MER voor de aanpassing van het vierbanenstelsel (UMER-S4S2). De Commissie voor de m.e.r. is van oordeel dat het IMER en het UMER-S4S2 veel goede en voor de besluitvorming relevante informatie bevat, maar op enkele punten moeten worden aangevuld. De aanvullingen worden door de Commissie van belang geacht voor de besluitvorming, op basis van artikel 7.35 Wet Milieubeheer. Dit artikel houdt – kort samengevat – in, dat bij het nemen van een besluit rekening moet worden gehouden met alle gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben. Met name acht de Commissie voor de m.e.r. aanvullende informatie gewenst die van belang kan zijn voor de beoordeling van de onderlinge rangschikking naar milieu-effecten van banenstelsels en voor de beoordeling in hoeverre wordt voldaan aan de milieudoelstelling. Daarnaast is de Commissie van oordeel dat in deel 3 van de PKB en in de voordracht tot partiële herziening van het Streekplan ANZKG enkele punten moeten worden verduidelijkt.

Het Bevoegd Gezag voor de IMER en de UMER-S4S2 heeft gehoor gegeven aan dit advies en heeft – conform het verzoek – de aanvullende informatie gepresenteerd in het AMER. Het AMER is op 13 december 1994

ter visie gelegd. In hoofdstuk 2.2 en 2.6 van deze Nota van Toelichting is reeds ingegaan op die onderdelen van het AMER die betrekking hebben op mogelijke nieuwe banenstelsels. In deze paragraaf wordt ingegaan op de overige onderdelen van het AMER.

Gebruik banenstelsel en milieusituatie 1990

In het IMER zijn bij de berekeningen voor het referentiejaar 1990 voor geluid en externe veiligheid verschillende uitgangspunten voor het baangebruik gehanteerd. Bij de Ke-geluidberekeningen voor 1990 is, terwille van een zuivere vergelijking met de geluidberekeningen voor de toekomstige jaren, uitgegaan van zoneringsberekeningen op basis van het meteorologisch gemiddelde over 30 jaar, vermeerderd met een meteorologische marge. Bij de externe veiligheidsberekeningen voor 1990 is uitgegaan van de werkelijke baangebruikspercentages om de werkelijke risico's in 1990 weer te geven. Voor de berekeningen voor 2003 en 2015 zijn voor zowel geluid als externe veiligheid geprognostiseerde baangebruikspercentages voor gemiddelde weersomstandigheden gehanteerd.

De Commissie voor de m.e.r. heeft verzocht dezelfde baangebruikspercentages te hanteren voor de Ke-geluidberekeningen en de externe veiligheidsberekeningen voor 1990. Aan dat verzoek is gehoor gegeven door zowel voor de geluid- als de externe veiligheidsberekeningen voor 1990 baangebruikspercentages te hanteren op basis van gemiddelde weersomstandigheden. Tevens zijn de veronderstellingen over het baangebruik enigszins aangepast, zodat het berekende baangebruik beter aansluit bij het werkelijke baangebruik in 1990.

Uit de nieuwe berekeningen voor geluid (Ke) in het AMER blijkt, dat in de nu berekende uitgangssituatie in 1990 sprake is van minder woningen binnen de 35 Ke-contour en een geringer aantal ernstig gehinderde personen dan in het IMER werd verondersteld. Echter, nog steeds is sprake van een verbetering van de situatie in 2015 ten opzichte van 1990.

Uit de nieuwe berekeningen voor externe veiligheid blijkt dat het aantal inwoners in de nu berekende uitgangssituatie in 1990 binnen de individueel risico-contour 10^{-5} hoger is ten opzichte van het IMER terwijl binnen de individueel risico-contour 10^{-6} dit aantal – in vergelijking met het IMER – lager is. Dit laatste betekent dat zonder aanvullend beleid niet kan worden voldaan aan het *stand still* beginsel voor het stelsel 5P. Het kabinet heeft daarom besloten het externe veiligheidsbeleid zoals geformuleerd in PKB deel 1 aan te vullen. In paragraaf 4.4 van deze Nota van Toelichting wordt het externe veiligheidsbeleid beschreven.

Effecten van het nachtelijk vliegverkeer

Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn in het AMER tevens berekeningen gemaakt voor LAeq-nachtcontouren op basis van andere uitgangspunten. Omdat dit de mogelijk optredende effecten vollediger weergeeft is in het AMER voor de LAeq-nachtcontouren nu ook een meteorologische marge gehanteerd en is bij de berekeningen uitgegaan van de door het Parlement in de Luchtvaartwet vastgestelde nachtnorm van LAeq 26 dB(A) in plaats van de destijds door het kabinet voorgestelde en in het IMER gerepresenteerde nachtnorm van LAeq 27 dB(A). Bovendien zijn naast de berekeningen voor de vastgelegde nachtperiode van 23.00 uur tot 06.00 uur, ook berekeningen uitgevoerd voor een periode van 22.00 uur tot 08.00 uur. Tevens zijn berekeningen uitgevoerd voor de situatie met ramen op een kier, naast berekeningen waarin is uitgegaan van gesloten ramen, conform de uitgangspunten die bij het formuleren van de nachtnorm zijn gehanteerd.

De Commissie voor de m.e.r. vraagt zich in haar toetsingsadvies op het AMER af waarom voor de situatie met een langere nacht (van 22.00 uur

tot 08.00 uur) en open ramen alleen de situatie voor 1990 is berekend. Met de uitvoering van berekeningen voor deze combinatie voor de overige situaties (in 1997, 2003 en 2015) had een meer volledige indruk over de totale mogelijke optredende slaapverstoring gegeven kunnen worden. De Commissie beveelt aan deze berekeningen alsnog te presenteren in deel 3 van de PKB. Het kabinet is van mening dat presentatie van verdere berekeningen (in de PKB), geen toegevoegde waarde heeft. Dit omdat naast de berekening die is uitgevoerd voor 1990, waarin een indruk is gegeven van het effect van de combinatie open ramen en lange nacht op de contour, aanvullende berekeningen niet leiden tot een ander beeld in de vergelijking van de milieugevolgen van het planalternatief in 2003 en 2015 ten opzichte van de situatie in 1990.

Voorts is in het AMER een toelichting gegeven op de gehanteerde geluidempingswaarden. De geluidempingswaarde staat voor de mate waarin de gevel van een woning in staat is het geluid van buitenaf te dempen zonder dat op luchtvaartgeluid gerichte isolatie is aangebracht. Tenslotte is ook het aantal mensen berekend dat vaak bij het slapen wordt gestoord. Daarbij is de zelfgerapporteerde slaapverstoring als indicator aangehouden, omdat dit vooralsnog de meest bruikbare indicator is. De hier toegepaste systematiek voor de dosis-effectrelatie is vergelijkbaar met de dosis-effectrelatie die in het IMER is weergegeven.

De geluidsberekeningen luchtvaart zijn uitgevoerd binnen een studiegebied van 55 bij 56 kilometer overeenkomstig de richtlijnen IMER. Voor sommige contouren met name de nachtcontouren voor gedeeltelijk open ramen en een nachtperiode van 22.00 uur tot 08.00 uur vallen deze voor een deel buiten het studiegebied. De commissie voor de m.e.r. stelt in haar toetsingsadvies op het AMER; dat met het ontbreken van informatie over de buiten het studiegebied voor geluid (55 bij 56 km) gelegen contouren in het AMER de mogelijkheid gemist wordt een volledig beeld te presenteren van de ligging van de diverse LAeq contouren. Vergroting van het studiegebied betekent onder meer dat de vliegroutes buiten het huidige studiegebied moeten worden gedefinieerd, dat de spreidingsgebieden aldaar bepaald moeten worden en het woningbestand aldaar geïnventariseerd moet worden. Hoewel hiervoor geen concrete grens te trekken is, geldt in algemene zin dat op zeer grote afstand van het vliegveld de modellering van de wijze waarop het verkeer vliegt (routes, vlieghoogte, spreiding enz.) minder betrouwbaar is; de contouren zijn op dergelijke grote afstanden sterk afhankelijk van onzekere aannamen. De contouren worden daarom aangegeven tot de grens van het studiegebied. Ook kwalitatieve beschouwingen omtrent de situatie buiten het studiegebied op basis van de tot de rand van het studiegebied berekende contouren, zijn evenmin op enigszins verantwoorde wijze te geven.

Het kabinet constateert dat ook bij de LAeq-berekeningen geldt dat de uitgangssituatie in 1990 in het AMER gunstiger is dan in het IMER is verondersteld. Niettemin blijkt ook uit deze berekeningen dat er in 2015 voor nachtelijke geluidhinder sprake is van een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de situatie in 1990. Dit geldt voor alle in het AMER beschouwde situaties.

Invloed van geluidhinder op recreatiegebieden

In het AMER is een kwalitatieve beschrijving gegeven van de effecten van geluidbelasting op basis van Ke-berekeningen door luchtverkeer op bestaande en mogelijk toekomstige recreatiegebieden. Een meer exacte bepaling van de ontwikkeling van de recreatieve gebruikswaarde zal plaatsvinden in het Uitvoerings MER voor het vijfbanenstelsel (UMER-S5P). Met betrekking tot de recreatiegebieden wordt onderscheid gemaakt in extensieve recreatie, waterrecreatie, intensieve recreatie en stiltegebieden.

Op basis van het AMER kan geconcludeerd worden dat de geluidbelasting door luchtverkeer in stiltegebieden en gebieden voor intensieve recreatie en waterrecreatie bij alle onderzochte alternatieven voor 2015 per saldo afneemt ten opzichte van het referentiejaar 1990. In Spaarnwoude neemt de geluidbelasting in 2015 voor het overgrote deel van het gebied sterk toe. Bij het alternatief S5P staat hier een duidelijke verbetering voor de intensieve recreatie in het Amsterdamse Bos tegenover. Uit het onderzoek is bovendien gebleken dat in de optredende effecten van de geluidbelasting door luchtverkeer op recreatiegebieden tussen de onderzochte alternatieven weinig verschil bestaat.

Het kabinet erkent dat met name het recreatiegebied Spaarnwoude zwaarder wordt belast met luchtvaartlawaai. Het kabinet geeft echter prioriteit aan het ontlasten van woongebieden. Bovendien heeft het kabinet besloten het mogelijke verlies van recreatieve waarden in het recreatiegebied Spaarnwoude te compenseren met een bijdrage van f 40 miljoen aan het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer.

Conclusie

De hierboven beschreven onderwerpen zijn opgenomen in het naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. opgestelde AMER. De Commissie voor de m.e.r. concludeert in haar toetsingsadvies dat het AMER invulling geeft aan alle aanbevelingen met betrekking tot de zogenoemde categorie 1 opmerkingen (opmerkingen met betrekking tot het Aanvullend MER) die de commissie maakte in haar toetsingsadviezen over het IMER en het UMER S4S2 van 23 augustus 1994. De aanvullende informatie leidt, volgens de commissie, niet tot een ander beeld in de vergelijking van de milieugevolgen van het planalternatief in 2003 en 2015 ten opzichte van de situatie in 1990. Met het oog hierop is de commissie van mening dat IMER, UMER S4S2 en het AMER tesamen voldoende informatie presenteren om de verschillende besluiten te kunnen nemen.

De Commissie voor de m.e.r. oordeelt op basis van de milieu-effectrapporten dat geen van de in deze rapporten behandelde alternatieven volledig voldoet aan het uitgangspunt verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu. Het kabinet heeft op basis van deze milieueffectrapporten haar beleid geformuleerd in zowel PKB deel 1 als PKB deel 3 en is van mening dat zij met dit beleid recht doet aan de dubbeldoelstelling en dus ook aan de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu. Het geformuleerde beleid betreft met name de vermindering van het aantal ernstig geluidgehinderden, door de vaststelling van de geluidszone voor het vijfbanenstelsel (met 10.000 woningen) en de na de omzettingsprocedure eventueel beschikbaar te stellen gereserveerde geluidszone (met 12.600 woningen). Evenals het externe veiligheidsbeleid met inbegrip van de toepassing van het stand still beginsel in het toetsingsgebied 10^{-6} individueel risico. Voorts zijn in dit kader onder meer van belang het vrijwaringsbeleid, de uitbreiding van de rijksbufferzone, de maatregelen zoals opgenomen in het Uitwerkingsplan Mainport en Groen en het isolatiebeleid tweede fase.

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies met betrekking tot de IMER aandacht gevraagd voor een aantal andere onderdelen van de milieu-effectrapportage die naar het oordeel van de Commissie weliswaar niet van overwegend belang zijn voor de in de PKB te maken afweging tussen de verschillende banenstelsels, maar wel voor de besluitvorming van belang zijn omdat in het besluit rekening moet worden gehouden met alle gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben. Op deze door de Commissie naar voren gebrachte punten wordt in deze Nota van Toelichting in diverse paragrafen

ingegaan, te weten: op de Ke-waarden op controlepunten en hinder luchtvaartgeluid wordt ingegaan in paragraaf 4.3.2, op groepsrisico en FN-curven per baankop in paragraaf 4.5.2, op aanvoer vliegtuigbrandstof in paragraaf 4.5.4, interne veiligheid in paragraaf 4.5.5. In paragraaf 4.6 wordt ingegaan op geurhinder, in paragraaf 5.6 wordt tenslotte ingegaan op het Uitwerkingsplan Mainport en Groen.

4.3 Geluidhinder vliegverkeer

4.3.1 Inleiding

Veel insprekers verwachten dat de geluidhinder door het groeiende luchtverkeer zal toenemen. Ook wordt de wijze waarop de geluidszone is berekend ter discussie gesteld. Velen zijn van mening dat de werkelijk beleefde geluidhinder als gevolg van het luchtverkeer hoger is dan de berekende, en dat de geluidbelasting daarom door geluidmetingen bepaald zou moeten worden in plaats van door berekeningen. De Stichting Natuur en Milieu (SNM) meent met anderen dat niet het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszone het belangrijkste criterium zou moeten zijn voor de keuze van het toekomstige banenstelsel, maar het aantal gehinderden binnen de 20 Ke contour. Ook stelt SNM dat de Ke-berekeningssystematiek en met name de daarin gehanteerde afkapwaarde van 65 dB(A) ter discussie. SNM meent dat met een afkapwaarde van 55 dB(A) de werkelijk ervaren geluidhinder beter wordt beschreven. SNM heeft een op deze afkapwaarde gebaseerde geluidszone laten berekenen door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), dat ook de berekeningen voor het IMER heeft gemaakt.

De reductie van de geluidhinder tot 49 Ke in punt K te Aalsmeer en de daarbij behorende aanpassing van de zone komt regelmatig terug in de adviezen en inspraakreacties. De door het parlement – na uitvoerige discussie – op een LAeq 26 dB(A) gestelde nachtnorm roept vragen en reacties op evenals het voorgestelde nieuwe beleid ten aanzien van externe veiligheid. In veel reacties – waaronder die van de Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS) – wordt aangedrongen op een duidelijk, goed hanteerbaar handhavingssysteem.

4.3.2 Geluidbelasting

Meten of berekenen van geluidbelasting

In discussies over het bepalen of handhaven van Ke-contouren, komt herhaaldelijk de stelling naar voren dat deze op basis van geluidsmetingen rond het betreffende veld moeten worden bepaald en niet, zoals nu, op basis van berekeningen. Daarover valt het volgende op te merken. Een rekenmodel zal altijd nodig blijven. Zoneringscontouren – die de maximaal toegelaten geluidbelasting weergeven – worden immers berekend voor een in de toekomst verwachte situatie. Deze is per definitie niet door metingen in beeld te krijgen. In het rekenmodel zitten – noodzakelijkerwijs – vele veronderstellingen. Dit zijn vereenvoudigingen van de werkelijkheid, nodig om de toekomstige geluidbelasting te kunnen berekenen.

Het bepalen van een Ke-waarde in een (paar) punt(en) op basis van het gehele jaar, 24 uur per etmaal uitgevoerde geluidsmetingen, is technisch zeer wel uitvoerbaar. De gemeten Ke-waarden zullen echter altijd afwijken van de berekende waarden, omdat de metingen uiteraard geen rekening houden met de veronderstellingen in het rekenmodel, doch het geluid meten zoals het zich aandient. Er zijn voorshands geen gegevens

voorhanden, die aangeven dat een gemeten Ke-waarde een betere voorspeller van de ondervonden hinder zou zijn dan een berekende Ke-waarde.

Ten behoeve van de voor Schiphol met het berekeningsvoorschrift berekende Ke-contouren is, met behulp van een door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) opgesteld computermodel, de geluidbelasting berekend in circa 13.000 punten rond de luchthaven. Het door geluidmetingen bepalen van Ke-contouren met dezelfde nauwkeurigheid als in de berekeningen, zou een even groot aantal meetposten vereisen. Dit is praktisch niet uitvoerbaar. Overigens zal in het kader van evaluatie en monitoring worden nagegaan in hoeverre geluidmetingen rond Schiphol een rol kunnen spelen bij het verder verbeteren van het rekenmodel.

Afkapniveau 65 dB(A)

De Ke-contouren in IMER en PKB Schiphol zijn berekend volgens het bij ministeriële beschikking vastgelegde berekeningsvoorschrift. Onderdeel daarvan is een afkap-geluidsniveau van 65 dB(A). Vliegtuigpassages met een berekend geluidsniveau lager dan 65 dB(A) worden in de Ke-berekeningen buiten beschouwing gelaten.

Nader onderzoek naar de vraag of een afkapniveau lager dan 65 dB(A) de ondervonden hinder beter voorspelt dan bij het hanteren van het thans toegepast afkapniveau van 65 dB(A), is onderdeel van het evaluatieprogramma. Hiermee wordt tevens gevolg gegeven aan het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.. De resultaten van dit onderzoek komen echter te laat beschikbaar om in de voorliggende besluitvorming te kunnen meespelen. Het kabinet acht het om deze reden niet opportuun om nu het berekeningsvoorschrift op dit punt aan te passen. Overigens blijkt uit de in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu uitgevoerde berekeningen – waarbij een afkap-niveau van 55 dB(A) is gehanteerd – dat ook dan het banenstelsel 5P in 2015 een verbetering geeft ten opzichte van de situatie 1990 op het punt van het aantal ernstig gehinderden, zoals aangegeven in het milieu-toetsingskader. Ten aanzien van de in de PKB gehanteerde criteria met betrekking tot het aantal woningen binnen de 35 Ke-geluidszones, moet worden bedacht dat deze in het PASO geformuleerd zijn op basis van berekeningen met een afkap-niveau van 65 dB(A). Indien een lager afkap-niveau wordt gehanteerd, zullen deze criteria opnieuw moeten worden bepaald. Omdat dan de zones groter worden zonder dat er meer of ander verkeer wordt verwacht, zullen daarbij de maximale aantallen woningen binnen de zonegrens hoger moeten worden gesteld.

Een tweede reden om het berekeningsvoorschrift op het punt van het afkap-niveau nu niet aan te passen, betreft lopend Europees onderzoek op het gebied van het bepalen van de geluidbelasting rond vliegvelden. De landen van de Europese Unie hanteren nu nog onderling sterk verschillende methodieken en maten, die niet eenduidig in elkaar om te rekenen zijn. Voorts zijn er landen die nog helemaal niets doen aan geluidszonering rond vliegvelden. De Europese Unie beoogt hierin enige eenheid te brengen.

Het onderzoek van de Europese Unie, waarbij Nederland intensief betrokken is, betreft het bepalen van een meer uniforme maat voor de geluidbelasting, een uniforme methode voor de berekening hiervan, en een uniforme basis voor de normstelling voor de in de omgeving van de luchthavens aanvaardbare geluidbelasting door het vliegverkeer en de op basis daarvan te nemen maatregelen.

De in Nederland gehanteerde maten zijn de Kosten-eenheid (Ke) en, voor nachtvluchten, het A-gewogen equivalente geluidsniveau (LAeq). De Nederlandse rekenmethoden zijn vastgelegd in berekeningsvoorschriften. De in Nederland geldende normen zijn de 35 Ke voor de etmaal geluidbelasting en voor de geluidbelasting door het nachtelijk vliegverkeer de LAeq 26 dB(A).

In beleidsdocumenten van de Europese Commissie zoals het *Witboek Transport* en het *Vijfde Milieu Actie Programma*, zijn actiepunten opgenomen die er op gericht zijn vóór het jaar 2000 tot een standaard Europese maat, rekenmethode en basis-normstelling te komen. Enkele landen – waaronder Nederland – hebben hun methoden, maten en normen vastgelegd in formele wet- en regelgeving. Het vaststellen van een Europese maat hiervoor, betekent dat deze maat ook in ons land moet worden ingevoerd. De wet- en regelgeving moet dan worden aangepast.

Ten aanzien van de normstelling wordt nog opgemerkt, dat indien dit Europese onderzoek leidt tot een richtlijn hieromtrent, dit een minimum basis-norm zal opleveren. Lidstaten hebben de vrijheid om strengere normen en verder gaande maatregelen te hanteren dan deze basis-norm. Zonodig zal Nederland van deze vrijheid gebruik maken; in dat geval zal op basis van de Europese maat voor de geluidbelasting rond vliegvelden een eigen Nederlandse normstelling ontwikkeld worden. Nederland heeft ten aanzien van het Europese onderzoek naar normen als inzet gekozen dat – voorzover harmonisatie op het gebied van normstelling kan plaatsvinden – de normen zoveel mogelijk op het in Nederland geldende niveau geharmoniseerd dienen te worden, mede in verband met de Nederlandse concurrentiepositie.

Zowel door het *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) als door de *International Standard Organization* (ISO) wordt onderzoek gedaan naar een standaard-methodiek voor het meten en berekenen van vliegtuiggeluid, zoals dat op de grond wordt waargenomen. Ook bij dit onderzoek is Nederland actief betrokken. De werkzaamheden in de EU, ICAO en ISO worden zoveel mogelijk gecoördineerd, om duplicatie van werkzaamheden te voorkomen en tot een zo eensluidend mogelijk resultaat te komen.

Ernstige hinder

In het IMER is bij het bepalen van het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt, rekening gehouden met de wettelijke voorschriften ten aanzien van geluidsisolatie. In het Begrippendocument bij het IMER wordt abusievelijk vermeld dat bewoners van geïsoleerde woningen daarbij niet worden meegeteld. Dit is onjuist. Wel wordt rekening gehouden met het feit dat mensen binnen de 40 Ke contour in een geïsoleerde woning minder hinder ondervinden dan wanneer die woning niet geïsoleerd zou zijn.

LAeq nachtcontouren

De LAeq is een maat waarin de in een bepaalde periode optredende geluidbelasting met één getal wordt weergegeven. In de formule die wordt gebruikt om de LAeq te berekenen zijn het *aantal*, de *hoogte* en de *lengte* van de geluidpieken verwerkt. Gekozen is voor een gemiddelde van een jaar. De LAeq is bedoeld als een maat die een beeld geeft van de omvang en ernst van de gezondheidseffecten (in dit geval als gevolg van slaapverstoring) bij de mensen die aan de geluidbelasting zijn blootgesteld. Het menselijk lichaam reageert bij de doorwerking van de geluidbelasting naar gezondheidseffecten op de belasting over een langere periode. Er vindt in de menselijke beleving een zekere uitmiddeling plaats van pieken en dalen, zowel over kortere (een nacht) als over langere

perioden (een jaar). De LAeq, die deze uitmiddeling als het ware simuleert, is een naar het oordeel van het kabinet en het Parlement geschikte maat voor de nachtelijk vliegtuiggeluid.

Hoewel de LAeq geen afzonderlijke piekbegrenzing kent zullen hoge pieken snel tot overschrijding van de norm leiden. Van deze eigenschap gaat een stimulans uit om te komen tot verlaging van piekniveaus, bij voorbeeld door het weren van lawaaiige toestellen en het strikt handhaven van de voor de omgeving meest gunstige vliegpaden. Een zelfde effect op omwonenden, zoals dat tot uitdrukking komt in eenzelfde LAeq-getal, kan worden veroorzaakt door of een groter aantal lagere pieken of door een kleiner aantal hogere pieken. Hierdoor is de LAeq-nachtnorm geschikt voor meer en minder intensief gebruikte vliegvelden danwel banen. Wanneer een piekniveau in de norm zou worden ingebouwd zou dat bij minder gebruikte banen leiden tot een aanscherping van de normstelling. Dit is in strijd met het uitgangspunt van de regering dat er sprake moet zijn van een nachtnorm die overal waar structureel nachtelijk vliegverkeer is toegestaan hetzelfde beschermingsniveau biedt.

Ke-waarden op controlepunten

De Commissie voor de m.e.r. heeft gevraagd hoe verklaard kan worden dat er een discrepantie optreedt tussen de berekende Ke-waarden op de controlepunten en de berekende totalen. De ontwikkeling van de geluidbelasting in de periode van 1990 tot 2003 wordt bepaald door een toename van het vliegverkeer en tegelijkertijd een verlaging van het geluidsniveau van de vliegtuigvloot. Per saldo leidt dit tot een vermindering van de geluidbelasting. Hierdoor neemt het aantal woningen binnen de contouren af. De vermindering in de geluidbelasting is echter niet gelijkmatig. Dit hangt samen met de verschillen in de geluidskarakteristieken tussen de huidige vliegtuigvloot en de (toekomstige) hoofdstuk 3 vliegtuigvloot. De Ke-contouren worden hierdoor smaller en langer. Hoewel als gevolg daarvan het aantal woningen binnen de geluidszone in bijvoorbeeld Aalsmeer afneemt, neemt de geluidbelasting in het controlepunt K – dat direct in het verlengde van de Aalsmeerbaan ligt – toe. Ditzelfde geldt voor de andere controlepunten in het verlengde van de baan-as.

Hinder luchtvaartgeluid

op basis van Ke en LAeq etmaalwaarde in dB(A)

In het toetsingsadvies over het IMER constateert de Commissie voor de m.e.r. dat uit de in het IMER gepubliceerde gegevens blijkt dat de verbetering van 1990 naar 2015 voor wat betreft het aantal ernstig gehinderden op basis van de dB(A)-etmaalwaarde veel kleiner is dan op basis van de Ke-methode. Dit verschil wordt in het IMER niet verklaard. Ook wordt niet ingegaan op de eventuele betekenis daarvan voor de besluitvorming. De Commissie voor de m.e.r. acht het gewenst dat dit, voor de vaststelling van deel 3 van de PKB, alsnog gebeurt.

In tabel 4.1 zijn de gegevens uit het IMER waarop de Commissie voor de m.e.r. doelt, weergegeven.

Tabel 4.1
Ernstig gehinderden berekend op basis Ke- dan wel LAeq-methode

Banenstelsel	S4S1 1990	S4S2 2003	S5P 2015
Ke (55x56 km) ernstig gehinderd	121 000	53 000	55 000
LAeq-etmaal (24x27 km) ernstig gehinderd	103 000	62 000	70 000

De Commissie voor de m.e.r. merkt op dat de verbetering op basis van de LAeq-etmaalwaarde kleiner is dan de op basis van de Ke-berekening. Omdat de Ke-berekeningen zijn uitgevoerd in een studiegebied van 55x56 km, en de LAeq-etmaalwaarden in een studiegebied van 24x27 km zijn deze waarden in absolute zin niet rechtstreeks met elkaar te vergelijken. Zouden ook de LAeq-etmaalwaarden binnen hetzelfde studiegebied zijn berekend als voor de Ke is gehanteerd, dan zouden de aantallen hiervoor hoger zijn dan in de tabel is aangegeven, maar kan ook de relatieve verbetering anders uitvallen. Voor de besluitvorming heeft dit weinig invloed: de volgorde van de varianten zal daardoor naar verwachting niet wijzigen. In het UMER-S5P worden – overeenkomstig de Richtlijnen daarvoor – de LAeq-etmaalwaarden ten gevolge van vliegtuiggeluid berekend binnen een studiegebied dat wel alle relevante contouren bevat. Op de resultaten van die berekeningen zal in de Aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet worden ingegaan.

De verschillen tussen de resultaten voor de Ke en de LAeq-etmaalwaarden zijn als volgt te verklaren:

- In de Ke-berekeningen worden vliegtuigpassages die een geluidsniveau lager dan 65 dB(A) produceren, buiten beschouwing gelaten (afkapniveau); in de LAeq etmaalwaarden worden wel alle vliegtuigpassages verdisconteerd.
- In de Ke-formule speelt alleen het maximale geluidsniveau dat een vliegtuigpassage veroorzaakt een rol; in de LAeq-etmaalwaarde is ook de tijdsduur dat een vliegtuig hoorbaar is (de *hoorbaarheidsduur*) verdisconteerd.
- De voor de Ke gehanteerde dosis-effectrelatie is een andere dan de dosis-effectrelatie voor de LAeq-etmaalwaarde.

Tenslotte wordt opgemerkt, dat in het kader van de gezondheidskundige evaluatie onderzocht zal worden wat de omvang van de werkelijk optredende geluidhinder rond Schiphol is. Daardoor is het mogelijk de dosis-effectrelaties beter te ijken.

4.3.3 Afwikkeling vliegverkeer

Gebruik banenstelsel

In vergelijking met andere luchthavens heeft Schiphol veel start- en landingsbanen. Deze banen worden echter in tegenstelling tot de meeste andere luchthavens op dit moment in hoofdzaak in één richting gebruikt. Zo worden de Aalsmeerbaan en de Kaagbaan vrijwel uitsluitend in en vanuit zuidelijke richting gebruikt en de Zwanenburgbaan vrijwel uitsluitend in en vanuit noordelijke richting. De Buitenveldertbaan is in het huidige stelsel in feite de enige baan die met enige regelmaat in beide richtingen wordt gebruikt, hoewel ook bij deze baan het gebruik in en vanuit oostelijke richting het belangrijkste is.

De start- en landingsbanen van de luchthaven Schiphol worden sinds het begin van de zeventiger jaren geluidpreferent gebruikt. Dat wil zeggen dat naast de windrichting, de herkomst of bestemming ook de in de omgeving van de luchthaven optredende geluidhinder wordt meegewogen bij het beschikbaar stellen van start- of landingsbanen. De voor de omgeving minst hinderlijke banen worden bij voorkeur gebruikt. De baan die in het gebruik de minste hinder in de omgeving geeft heeft de eerste preferentie. Eerst, wanneer dit door de weersomstandigheden (harde wind of slecht zicht) niet meer mogelijk is, worden de meer hinder veroorzakende banen door het vliegverkeer gebruikt.

In de PKB zijn de uitgangspunten voor dit geluidpreferente baangebruik geformuleerd. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in het gebruik van het vier-banenstelsel en het gebruik van het banenstelsel na het in gebruik nemen van de parallelle vijfde start- en landingsbaan. In het stelsel 4S2 worden de gebruiksmogelijkheden van het huidige vierbanenstelsel vergroot door de verlenging van de Kaagbaan en het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan. De Zwanenburgbaan kan dan in twee richtingen worden gebruikt. In het stelsel 5P wordt een parallelle vijfde baan aan het huidige stelsel toegevoegd. Daarmee worden de gebruiksmogelijkheden van het banenstelsel van de luchthaven verder vergroot. Overigens zal deze vijfde baan uitsluitend in en vanuit noordelijke richting worden gebruikt.

Het banenstelsel van de luchthaven wordt als volgt gebruikt.

Tot het in gebruik nemen van de vijfde baan:

Piekuren

- De Kaagbaan en de Zwanenburgbaan worden door het geluidpreferent baangebruik in de piekperioden als eerste gebruikt.

Buiten de piekuren

- De Aalsmeerbaan heeft buiten de start- en landingspieken de vierde preferentie voor starten en de zesde voor landen.
- Het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan heeft buiten de piekuren de laagste preferentie.
- De Buitenveldertbaan wordt na de verlenging van de Kaagbaan buiten de start- en landingspieken alleen gebruikt als dit vanuit veiligheidsoverwegingen (bijvoorbeeld bij harde wind) noodzakelijk is. Dit houdt in dat deze baan de derde preferentie heeft voor starten en de vijfde voor landen.

Nacht

- In de nacht wordt de Kaagbaan als eerste landingsbaan en de Zwanenburgbaan als eerste startbaan gebruikt.
- Na het operationeel worden van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan wordt de Aalsmeerbaan 's nachts gesloten.
- Het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan heeft gedurende de nacht de laagste preferentie.

Na het in gebruik nemen van de vijfde baan:

Piekuren

- De parallelle vijfde baan en de Kaagbaan worden door het preferent baangebruik in de piekperioden als eerste gebruikt.
- De Zwanenburgbaan wordt in de startpiek samen met de parallelle vijfde baan gebruikt met de eerste preferentie en in de landingspiek met de derde preferentie.

Buiten de piekuren

- De Aalsmeerbaan heeft buiten de start- en landingspieken de derde preferentie voor starten en de zesde voor landen.
- Het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan heeft buiten de start- en landingspieken de laagste preferentie.
- De Buitenveldertbaan wordt buiten de start- en landingspieken alleen gebruikt als de weersomstandigheden dit vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk maken. Dit houdt in dat deze baan de vierde preferentie heeft voor starten en de vijfde voor landen.

Nacht

- In de nacht (tussen 23.00 en 06.00 uur) wordt de vijfde baan als eerste landingsbaan en de Kaagbaan als eerste startbaan gebruikt.
- De Aalsmeerbaan is 's nachts gesloten.
- In de nacht is de Zwanenburgbaan gesloten voor verkeer vanuit het noorden. Voor het gebruik in zuidelijke richting heeft de baan de derde preferentie voor starten en de zesde voor landen.
- Het zuidelijk aanvliegen van de Zwanenburgbaan heeft in de nacht een lage preferentie.

Samenvattend kan worden gesteld dat door de aanpassing van het huidige banenstelsel door het zuidelijk aanvliegbaar maken van de Zwanenburgbaan, de verlenging van de Kaagbaan en de aanleg van de vijfde baan de bestaande start- en landingsbanen van de luchthaven op een andere – en per saldo voor de regio als totaal op een meer milieuvriendelijke – wijze kunnen worden gebruikt.

4.3.4 Indicatieve geluidszone vier- en vijfbanenstelsel

De in deel 3 van de PKB opgenomen zones zijn indicatief, de definitieve zones worden vastgelegd in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. De zones die in de aanwijzing worden opgenomen kunnen afwijken van de in deze PKB opgenomen indicatieve zones. Deze afwijking mag echter in beginsel niet meer bedragen dan 2 Ke respectievelijk 2 dB(A) voor de LAeq nachtzones.

In alle zoneringsberekeningen voor luchtvaartgeluid ten behoeve van de aanwijzing, worden de nieuwste inzichten met betrekking tot de horizontale spreiding rond de voorgeschreven uitvliegroutes toegepast. Deze zal gebaseerd zijn op onlangs met het FANOMOS systeem uitgevoerde metingen van de feitelijk optredende spreiding. Tevens sluit dit beter aan bij de zogenoemde *tolerantiegebieden* die in het kader van de handhaving in de Aanwijzingen zullen worden opgenomen en die de maximaal toegestane afwijking van de voorgeschreven vliegroutes bepalen. Dit zal gevolgen hebben vooral voor de Ke-zones.

Voor de in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet op te nemen geluidszones zal de eis blijven gelden, dat deze ook na de genoemde aanpassingen voldoen aan de in de PKB aangegeven milieucriteria ten aanzien van het aantal woningen binnen de 35 Ke zonegrens, de afname ten opzichte van 1990 van het aantal ernstig gehinderden en het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt en – voor het vijfbanenstelsel – aan de eisen met betrekking tot de maximale Ke-geluidbelasting in punt K te Aalsmeer. De afwijkingen ten opzichte van de in de PKB opgenomen indicatieve zones zullen in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet worden gemotiveerd.

Deze aanpassingen zullen – naast de exacte vorm en ligging van de geluidszones – ook gevolgen hebben voor het gebied waar geluidsisolatie

moet plaatsvinden en daarmee voor het Isolatieplan, alsmede voor de vrijwaringszone. Tenslotte wordt opgemerkt dat de wijziging van de voor de berekening van de geluidszones gehanteerde invoergegevens tevens doorwerkt in de berekende contouren individueel risico.

49 Ke in punt K Aalsmeer

De in PKB deel 1 opgenomen indicatieve geluidzone 35 Ke voldeed niet waar het ging om de berekende geluidbelasting in punt K te Aalsmeer. Verbetering van de berekende waarde van ruim 53 Ke naar 49 Ke is uitgangspunt geweest voor een verdere optimalisatie van de geluidzone.

Om 49 Ke in Aalsmeer te bereiken worden onder meer de volgende maatregelen genomen:

- segmentatie tijdens de landingspiek bij naderingen vanuit het zuiden;
- verhoging baanbeschikbaarheid van de geluidpreferente banen;
- verplaatsen van starts en landingen buiten de piekuren van de Aalsmeerbaan naar de Zwanenburgbaan.

De berekende geluidbelasting in punt K mag maximaal 50,6 Ke bedragen, voor het stelsel 5P. Dit houdt verband met het hanteren van een zogenaamde *meteomarge* bij de berekening van de geluidzone. In het kader van de handhaving zal er echter voor zorggedragen worden dat de feitelijke geluidbelasting niet hoger zal zijn dan 49 Ke.

Afwijkende geluidszones in deel 3 van de PKB ten opzichte van deel 1 van de PKB

De in deel 3 van de PKB opgenomen indicatieve geluidszones wijken op een aantal punten af van de zones die in het Beleidsvoornemen (deel 1) zijn opgenomen. Hiervoor zijn diverse redenen aan te geven. Zo heeft een herberekening van alle nachtzones plaatsgevonden in het kader van de van LAeq 27 dB(A) naar LAeq 26 dB(A) gewijzigde nachtnorm, is een nieuwe Ke-zoneberekening S4S2 1997 uitgevoerd en een herberekening van de geluidzone voor S5P 2015 om te kunnen voldoen aan 49 Ke in punt K te Aalsmeer.

Dit laatste is uitgevoerd tegen de achtergrond van het bestuurlijk overleg tussen rijk en provincie Noord-Holland in oktober 1994 waarbij onder meer de volgende afspraken zijn gemaakt:

- zoneberekening op maximaal 50,6 Ke; feitelijke geluidbelasting middels handhaving: 49 Ke.
- geen significante toename ten opzichte van de reeds voorziene geluidhinder in bestaande woongebieden.

Figuur 4.1
gereserveerde geluidszone in PKB 1 en PKB 3

De herberekende gereserveerde geluidszone voor S5P, die afwijkt van hetgeen in IMER en AMER is gepubliceerd, bevat niet meer dan 12 600 woningen binnen de 35 Ke-contour terwijl voorts is voldaan aan de in de PKB gestelde eis dat het tijdstip van mogelijke omzetting er niet significant door wordt beïnvloed. Uit de berekeningen blijkt dat wordt voldaan aan de maximaal toegestane geluidbelasting in punt K. Tevens doet zich in het algemeen geen significante toename voor van het aantal woningen binnen de geluidszone in bestaande woongebieden ten opzichte van PKB deel 1, met uitzondering van Rijsenhout en Jacobsvoude. Het kabinet zal wat dit betreft in het kader van de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet nog nader onderzoek uitvoeren. Deze geluidszone moet beschouwd worden als de gereserveerde geluidszone zoals bedoeld in de PKB. Hieruit is de geluidszone met 10 000 woningen afgeleid. Ook de referentiesituatie 1990 is in de AMER opnieuw berekend naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r.

Een overzicht van de resultaten van de berekeningen voor het referentiejaar 1990 en het banenstelsel 5P in 2015, zoals opgenomen in deel 1 van deze PKB, en zoals opgenomen in dit deel 3 van de PKB wordt gegeven in onderstaande tabel.

Tabel 4.2
Referentie (1990) en banenstelsel 5P (2015)
in deel 1 en deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving

	PKB 1		PKB 3	
	4S1 1990	5P 2015	4S1 1990	5P 2015
Ke				
woningen > 35 Ke	19 500	12 600	15 100	12 200
woningen > 40 Ke	7 100	6 100	7 100	5 600
ernstig gehinderden > 20 Ke	> 121 000	55 000	> 92 000	54 000
punt K Aalsmeer	43,1	53,9	45,9	50,4
LAeq				
woningen > LAeq 27 dB(A), zonder meteomarge	22 400	4 400	–	–
woningen > LAeq 26 dB(A), met meteomarge	–	–	> 30 000	10 100
woningen > LAeq 20 dB(A), zonder meteomarge	399 000	78 800	–	–
woningen > LAeq 20 dB(A), met meteomarge	–	–	> 349 000	> 102 000
mensen vaak in hun slaap gestoord > LAeq 20 dB(A), met meteomarge	–	–	> 134 000	> 39 000
IR				
inwoners > 10 ⁻⁵	210	1 170	230	900
inwoners > 10 ⁻⁶	9 300	8 500	7 400	7 700
inwoners > 10 ⁻⁷	100 000	158 000	98 000	148 000

Legenda:

- niet berekend
- > contour loopt door buiten het studiegebied

Noten bij de tabel:

PKB 1

Berekeningen voor Ke contouren zijn met meteo-marges.
 Berekeningen voor LAeq nachtcontouren en IR contouren zijn zonder meteo-marges.
 Berekeningen voor LAeq nachtcontouren betreffen de periode 23–06 uur bij gesloten ramen.

PKB 3

Berekeningen voor Ke etmaalcontouren en LAeq nachtcontouren zijn met meteo-marges.
 Berekeningen voor contouren Individueel Risico zijn zonder meteo-marges.
 Berekeningen voor LAeq nachtcontouren betreffen de periode 23–06 uur bij gesloten ramen.

Uitfaseren hoofdstuk 2 vliegtuigen

Naast de in paragraaf 4.9 van deze Nota van Toelichting beschreven initiatieven tot het beperken van nachtelijk vliegverkeer in Europees verband worden in het PASO ook enkele voorstellen gedaan voor het door de NV Luchthaven Schiphol te voeren beleid inzake de (versnelde) reductie van het gebruik van hoofdstuk 2 vliegtuigen.

In Europees verband is de afspraak gemaakt dat vanaf april 2002 hoofdstuk 2 vliegtuigen niet meer worden gebruikt. Hiermee is in alle berekeningen voor de periode vanaf 2003 rekening gehouden. Deze internationale regelgeving biedt tot 2002 de gelegenheid tot het geven van een generieke vrijstelling op Europees niveau, dan wel tot 1998 het verlenen van een individuele ontheffing door nationale overheden. Getracht wordt het aantal ontheffingen te beperken om het effect van de maatregel optimaal te laten zijn, en tegelijkertijd de concurrentieverhoudingen tussen Europese luchthavens veilig te stellen.

Naast de Europese inspanningen zullen ook extra instrumenten en maatregelen op nationaal, of regionaal niveau gewenst zijn om hoofdstuk

2 operaties en daarmee de geluidhinder, in de periode tot 2002 verder terug te dringen. Deze mogelijke instrumenten en maatregelen richten zich op een aantal zaken. Het gebruik van hoofdstuk 2 vliegtuigen wordt mede bepaald door het verschil in operationele kosten tussen de veelal afgeschreven hoofdstuk 2 vliegtuigen en relatief nieuwe hoofdstuk 3 (dus stillere) vliegtuigen. Het prijsmechanisme (tariefstelling door de luchthaven) zal dan ook ingezet kunnen worden om dit kostenverschil te verkleinen en zodoende het gebruik van hoofdstuk 2 vliegtuigen op Schiphol te ontmoedigen. Hierbij is als uiterste mogelijkheid een ontzegging van de toegang tot Schiphol of nachtsluiting voor hoofdstuk 2 vliegtuigen te overwegen. De Europese regelgeving biedt hiervoor echter zeer weinig ruimte. Bovendien is hierbij de concurrentiepositie van de luchthaven ten opzichte van de overige Europese luchthavens van belang. Deze maatregelen gelden derhalve slechts voor een beperkt aantal kleinere Europese luchthavens met weinig nachtvluchten zoals Düsseldorf en Innsbruck.

Door deze maatregelen kan echter worden bijgedragen dat op Schiphol het verkeer afgehandeld kan worden binnen de in de aanwijzing vast te stellen geluidzonerings. Bij het bepalen van de zones voor het vierbanenstelsel is namelijk rekening gehouden met de ontwikkeling van het aandeel hoofdstuk 2 vliegtuigen. De rijksoverheid zal zich inspannen om via overleg met de luchtvaartmaatschappijen en de NV Luchthaven Schiphol tot een aanvaardbare oplossing te komen. In 1995 zullen hiertoe voorstellen worden gepresenteerd.

4.3.5 Milieucriteria

In de reacties op deel 1 van de PKB is gevraagd naar de milieucriteria die op het aspect geluidhinder luchtvaart worden gehanteerd. Als de voor luchtvaartgeluid gehanteerde milieucriteria gelden de volgende aspecten voor de situatie vanaf 2003 met de vijfde baan:

- maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke-geluidszone;
- een lager aantal ernstig gehinderden dan in 1990;
- een lager aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt dan in 1990;
- ten hoogste 49 Ke in punt K in Aalsmeer.

Zowel banenstelsel 5P als 5G voldoen – op basis van de in de IMER uitgevoerde berekeningen – aan de eisen ten aanzien van het aantal gehinderden en het aantal mensen dat slaapverstoring ondervindt. Het stelsel 5G voldoet beter aan het criterium «*minder aantal mensen ernstig gehinderd*» dan het stelsel 5P, het omgekeerde geldt echter voor het criterium «*minder aantal mensen slaapverstoring*».

Het criterium «*10.000 woningen*» kan met het stelsel 5P beter worden benaderd dan met het stelsel 5G. Het aantal berekende woningen binnen de 35 Ke-geluidszone is voor S5G circa 1400 hoger dan voor S5P. De laatst genoemde eis, ten aanzien van punt K te Aalsmeer, wordt door geen van beide banenstelsels gehaald. Dit is nu door de hierboven beschreven aanpassing van het gebruik van het banenstelsel S5P overigens wel het geval. De keuze voor S5P is het resultaat van een combinatie van alle relevante milieu-eisen, en niet alleen van het criterium «*aantal woningen binnen 35 Ke-contour*».

Het kabinet onderschat ook buiten de 35 Ke-zonegrens de betekenis van de ondervonden hinder of zelfs ernstige hinder allerminst. Dit is één van de redenen dat het evaluatie- en monitoringprogramma alsmede het Gezondheidsonderzoek zich niet beperken tot het gebied binnen de 35 Ke zone maar ook het gebied daarbuiten beslaan.

Toets aan mainport- en milieucriteria

In onderstaande tabel worden de resultaten van de herberekeningen vergeleken met de criteria uit het milieu-toetsingskader en de in de IEE geformuleerde mainport-criteria.

Tabel 4.3
Toets aan mainport- en milieu-criteria

Milieu	criteria	Banenstelsel		
		4S1 1990	4S2 1997	5P 2015
Ke	woningen > 35Ke	15 000 S4S2 10 000/ maximaal 12 600 in 2015	15 100	–
	ernstig gehinderden > 20Ke punt K Aalsmeer	minder dan in 1990 vanaf 2003 maximaal 50,6 (door handhaving 49)	> 92 000 45,9 –	12 200 54 000 50,4 (49)
LAeq	woningen > LAeq 26 dB(A)	minder dan in 1990	30 000	10 100
	mensen vaak in hun slaap gestoord > LAeq 20 dB(A)	minder dan in 1990	> 134 000	> 39 000
IR	inwoners > 10 ⁻⁵	niet meer dan in 1990	230	900
	inwoners > 10 ⁻⁶	niet meer dan in 1990	7 400	7 700
	inwoners > 10 ⁻⁷	niet meer dan in 1990	98 000	148 000
Mainport	criteria			
jaarcapaciteit¹	in 2015 tenminste 432 000	326 000	595 000	680 000
piekuurcapaciteit²	in 2015 tenminste 68	49	73	83
punctualiteit³	in 2015 minder dan 5%	4	1	< 1

Legenda:

– niet van toepassing
> contouren lopen door buiten studiegebied

Noten bij de tabel:

Berekeningen voor Ke contouren en LAeq nachtcontouren zijn met meteo-marges.
Berekeningen voor contouren IR zijn zonder meteo-marges.
Berekeningen voor LAeq nachtcontouren betreffen de periode 23–06 uur bij gesloten ramen.
Criteria voor Ke, LAeq nacht en Individueel Risico ontleend aan toetsingskader milieu IMER.
Criteria capaciteit en punctualiteit ontleend aan norm mainport IEE en IMER.
Maximum 12 600 woningen binnen 35 Ke op basis van besluit kabinet bij PKBI.
Maximum 50,6 Ke in punt K Aalsmeer op basis van besluit kabinet bij PKB3.

Voor het stelsel 5P wordt een geluidszone beschikbaar gesteld die voldoet aan het in de PKB vastgestelde criterium 10 000 woningen. Daarnaast wordt een gereserveerde geluidszone met maximaal 12 600 woningen vastgesteld. Deze komt eerst voor de luchtvaart beschikbaar na het doorlopen van de in de PKB beschreven Omzettingsprocedure.

¹ Jaarcapaciteit is het berekend (theoretisch) maximaal aantal vliegtuigbewegingen.

² Piekuurcapaciteit is het aantal landingen per uur in de piekperiodes.

³ Punctualiteit is het percentage landingen dat meer dan 15 minuten is vertraagd.

Uit deze tabel wordt geconcludeerd, dat het banenstelsel 4S2 (1997) en het banenstelsel 5P (2015) wat betreft de geluidbelasting voldoen aan de gestelde milieu-criteria:

- de indicatieve geluidszone voor het vierbanenstelsel omvat 15.100 woningen en voldoet daarmee vrijwel aan het gestelde maximum 15.000 woningen;
- de gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel omvat niet meer dan 12.600 woningen op basis van het woningbestand eind 1990, waarmee aan de door het kabinet gestelde randvoorwaarde wordt voldaan. Uit deze zone is de geluidszone met 10.000 woningen binnen

- de 35 Ke afgeleid, deze zone voldoet dan eveneens aan de gestelde criteria;
- de geluidbelasting in punt K niet hoger is dan 50,6 Ke. Door handhaving kan worden voldaan aan het uitgangspunt dat de geluidbelasting in punt K na 2003 (5P) op jaarbasis niet hoger zal zijn dan 49 Ke;
- het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke in 2015 is lager dan in 1990, en voldoet dus aan het gestelde criterium;
- het aantal woningen binnen de zone LAeq 26 dB(A) en het aantal mensen dat vaak bij slapen gestoord wordt is in 2015 duidelijk lager dan in 1990, en voldoet derhalve aan het gestelde criterium.

Ook aan de mainport-criteria wordt voldaan:

- de jaarcapaciteit van het stelsel 5P is in 2015 groter dan 432.000 vliegtuigbewegingen;
- de piekuraalcapaciteit is in 2015 groter dan 68 landingen;
- de punctualiteit in piekuren is beter dan 5%.

4.3.6 Isolatieprogramma

Huidige programma: fase 1

Reeds in het begin van de jaren tachtig hebben bedrijfsleven en overheid een begin gemaakt met de geluidssanering. In 1984 werd het saneringsprogramma gestart in de vorm van een *pre-sanering*, omdat de geluidszone voor het vierbanenstelsel nog niet was vastgelegd in een aanwijzing. In de zwaarst belaste gebieden binnen de 40 Ke contouren uit deel a (beleidsvoornemen) van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) werden geluidwerende voorzieningen aan woningen aangebracht. Ook werd een aantal woningen binnen de 65 Ke contour geamoveerd.

In 1985 werd een uitgewerkt isolatieprogramma opgenomen in deel d van het SBL (gewijzigde regeringsbeslissing). Dit programma ging uit van sanering van circa 3800 woningen, afgerond in 1994 en waarvan de totale kosten op tenminste f 150 miljoen (prijsspeil 1985) werden geschat. De uitgangspunten zijn gebaseerd op de ministeriële Regeling Geluidwerende Voorzieningen van 1983 en de AMvB Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL 1981, gewijzigd in 1988). De politieke verantwoordelijkheid voor de geluidsisolatie en de regie over de uitvoering berust bij de minister van Verkeer en Waterstaat.

Inmiddels is het in deze eerste fase te saneren gebied vergroot en omvat de eerste fase niet 3800, maar ruim 4300 te isoleren woningen. De kosten hiervan worden nu geraamd op circa f 280 miljoen. Deze komen ten laste van de luchtvaartmaatschappijen. De financiering is geregeld door een bestemmingsheffing (geluidheffing) op landende vliegtuigen en voorfinanciering door het rijk. In de bestemmingsheffing is een differentiatie naar geluidsproductie per vliegtuigtype toegepast. De heffing heeft sinds 1994 een wettelijke basis in de gewijzigde luchtvaartwet en loopt naar verwachting door tot het jaar 2012.

Tijdens de looptijd van de eerste fase hebben regelmatig discussies plaatsgevonden over de oplopende kosten enerzijds en het niveau van de voorzieningen en de bouwkundige afwerking anderzijds. Dit heeft geleid tot een tussentijdse audit, veelvuldig overleg met bewonersorganisaties, gemeenten en bedrijfsleven en overleg in de Tweede Kamer. Een en ander heeft de voortgang van het isolatieprogramma zelf niet bespoedigd. Afronding van de eerste fase is thans voorzien in 1995.

Komende programma: fase 2

Fase 2 omvat de geluidsisolatie binnen de geluidszones van het vier- en

vijfbanenstelsel van Schiphol, zoals deze zullen worden vastgesteld in de aanwijzing. De hoofdlijnen van het isolatieprogramma voor de tweede fase zijn geschetst in het *Globaal Isolatieprogramma Schiphol Tweede Fase* dat gelijktijdig met deze PKB wordt uitgebracht en dat gebaseerd is op de uitgangspunten zoals weergegeven in hoofdstuk V van deze PKB. Hieronder zijn de belangrijkste onderdelen van het Globaal Isolatieprogramma samengevat.

Fase 2 is onder te verdelen in fase 2A en fase 2B. Fase 2A omvat die objecten (woningen en andere geluidgevoelige objecten die in de formele regelgeving voor de Ke respectievelijk LAeq zones als zodanig zijn aangemerkt) waarvan in deze PKB is aangegeven dat ze vóór het in gebruik nemen van de vijfde baan geïsoleerd zijn. Fase 2B omvat de overige te isoleren objecten, te weten de objecten die buiten de 40 Ke contour behorend bij de geluidszone voor het 5P banenstelsel (10.000 woningen binnen de 35 Ke-zone) liggen, maar binnen de 40 Ke-contour behorend bij de gereserveerde geluidszone (maximaal 12.600 woningen binnen de 35 Ke-zone). De uitvoering van Fase 2B is alleen dan aan de orde, indien besloten wordt de gereserveerde geluidszone voor de luchtvaart beschikbaar te stellen.

De isolatieverplichting is niet alleen het gevolg van andere Ke-zones, maar ook van de zones die voortvloeien uit de in 1994 vastgestelde nachtnorm van LAeq 26 dB(A). Er zullen, ten gevolge van de in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet nieuw vast te stellen Ke-geluidszones en LAeq-nachtzones, in andere gebieden woningen en andere geluidgevoelige objecten worden geïsoleerd dan in fase 1. In bepaalde gebieden zullen reeds geïsoleerde woningen moeten worden bij-geïsoleerd, volgens de regels die daaromtrent zijn aangegeven in hoofdstuk V van de PKB.

De Ke-isolatie omvat alle geluidgevoelige ruimten, waaronder slaapruidten (voorzover ze voldoen aan bepaalde voorwaarden, zoals aangegeven in Beleidsuitgangspunten en Praktijkregels 1993). De nachtnorm omvat alleen de slaapruidten. Inmiddels is gebleken, dat wanneer een object zowel op basis van de Ke als op basis van de nachtnorm geïsoleerd moet worden, de aan te brengen Ke-isolatie altijd zwaarder is dan de isolatie op basis van de nachtnorm. De Ke-isolatie is dan maatgevend voor de uit te voeren isolatie; dergelijke objecten zijn in de onderstaande aantallen te isoleren woningen dan ook niet bij de LAeq isolatie meegeteld.

De tweede fase vergt een aanzienlijke inspanning. Fase 2A omvat naar verwachting circa 21.000 woningen en ook andere geluidgevoelige objecten die op basis van de regelgeving voor isolatie in aanmerking komen. Vóór het in gebruik nemen van de vijfde baan worden de bewoners van die woningen benaderd en worden de betreffende woningen en andere geluidgevoelige objecten geïsoleerd – voor zover de bewoners of eigenaren dit niet weigeren. De kosten van de geluidsisolatie in het kader van fase 2A worden geraamd op ten minste f 395 miljoen (prijsbasis 1994). Naar de huidige schattingen omvat fase 2B – indien deze daadwerkelijk zou moeten worden uitgevoerd – circa 350 objecten. De isolatiekosten daarvan worden vooralsnog geraamd op tenminste f 16 miljoen (prijsniveau 1994).

Bij deze kostenraming wordt een aantal kanttekeningen geplaatst. De raming is een inschatting op basis van thans bekende normkosten. Uitgegaan is van het kwaliteitsniveau van de akoestische en bouwkundige voorzieningen, zoals gehanteerd in het laatste jaar van fase 1. Voorts is uitgegaan van de indicatieve geluidszones zoals deze in de PKB zijn

weergegeven en van het woningbestand per 1 januari 1991. De feitelijke isolatiekosten per woning worden bepaald door de wettelijk gestelde voorschriften ten aanzien van het niveau van de geluidwering en de ten tijde van de uitvoering van de isolatie geldende regels omtrent het kwaliteitsniveau van de voorzieningen.

De voor de feitelijke isolatie maatgevende contouren – 40 Ke en hoger, respectievelijk LAeq 26 dB(A) – worden in de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet vastgesteld. De objecten die voor isolatie in aanmerking komen, zijn alle woningen en andere geluidgevoelige objecten die op het moment van het ter inzage leggen van de ontwerp-aanwijzingen Luchtvaartwet binnen deze contouren aanwezig of in aanbouw zijn, dan wel in een vastgesteld bestemmingsplan zijn opgenomen. Voor andere nog te bouwen woningen, respectievelijk vervangende nieuwbouw – voor zover die binnen de zones worden toegelaten – komen de kosten van de voorgeschreven geluidsisolatie voor rekening van de bouwer.

Binnen de gestelde termijn voor het voltooien van de isolatie in fase 2A, gelden de volgende criteria ten aanzien van de fasering:

- structureel met geluid belaste woningen hebben voorrang op tijdelijk met geluid belaste woningen;
- woningen met een hoge geluidbelasting hebben voorrang op woningen met een minder hoge geluidbelasting;
- woningen die nog niet in het kader van fase 1 zijn geïsoleerd hebben voorrang op woningen die al wel zijn geïsoleerd en mogelijk in aanmerking komen voor bij-isolatie;
- woningen die in aanmerking komen voor Ke-isolatie hebben voorrang op woningen met LAeq isolatie;
- criteria voor een efficiënte uitvoering.

Deze criteria leiden er toe dat op hoofdlijnen voor de navolgende fasering is gekozen:

1. geluidgevoelige objecten die zowel voor het in gebruik nemen van de parallelle vijfde baan als er na een hoge geluidbelasting ondervinden;
2. geluidgevoelige objecten die structureel geluidhinder zullen ondervinden;
3. geluidgevoelige objecten die tijdelijk geluidhinder zullen ondervinden;
4. bij-isolatie.

De nadere detaillering zal – in overleg met de gemeenten – plaatsvinden in de loop van 1995.

Ten aanzien van de organisatie van het geluidsisolatieproject valt – mede naar aanleiding van de eerder genoemde audit – nog het volgende op te merken. De verantwoordelijkheid voor de normstelling van de geluidwering van de isolatie blijft berusten bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Verkeer en Waterstaat. De verantwoordelijkheid voor de bouwkundige afwerking zal, evenals in de eerste fase, liggen bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Het management van de uitvoering zal echter, nog sterker dan thans het geval is, in een uitvoeringsorganisatie worden ondergebracht.

Met betrekking tot de financiering van de isolatie voor de gehele tweede fase, is het volgende van belang. Evenals in fase 1, komen de isolatiekosten ten laste van de luchtvaart. De belangrijkste pijler in de financiering zal bestaan uit een bestemmingsheffing op de tickets van de passagiers die Schiphol als eerste vertrekpunt hebben. Deze heffing komt bovenop de bestaande geluidheffing op landende vliegtuigen, die alleen betrekking heeft op de financiering van de isolatie in fase 1.

De regering zal met het oog hierop een wetswijziging voorbereiden. Daarbij zal worden uitgegaan van een heffing van f 4,- per vertrekkende passagier (met Schiphol als eerste vertrekpunt). Het definitieve niveau kan uiteraard pas vastgesteld worden nadat de kosten voor de tweede fase nader geraamd zijn. De heffing op de tickets zal worden beëindigd op het moment dat alle financiële verplichtingen in het kader van de tweede fase van het geluidsisolatieproject zullen zijn afgerond. Dit tijdstip ligt naar verwachting in 2013. Omdat de heffing uitgesmeerd is over een langere periode dan het feitelijke isolatieprogramma, is voorfinanciering nodig. Het rijk heeft hiertoe middelen gereserveerd in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

4.4 Handhaving geluidszones

4.4.1 Inspraakreacties

In het kader van deze PKB, maar ook eerder in het kader van het PASO, is een groot aantal afspraken en maatregelen neergelegd teneinde de dubbeldoelstelling te bereiken. Uit inspraak, advisering en bestuurlijk overleg is gebleken dat er met name zorg bestaat over de vraag of de geluidszones daadwerkelijk gehandhaafd kunnen worden. Zo vragen bewoners in de omgeving van Schiphol zich af of de gezagvoerders zich echt houden aan de afgesproken vliegroutes. Bestuurders hebben, in verband met de realisatie van woningbouwplannen en isolatie van woningen, daarnaast de vraag aan de orde gesteld of de geluidszones echt niet overschreden zullen worden. In veel reacties wordt aangedrongen op onafhankelijkheid, openbaarheid en controleerbaarheid van het handhavingssysteem.

4.4.2 Beleidsreactie

Het kabinet onderschrijft de mening van veel insprekers dat een helder en stringent handhavingssysteem een belangrijk onderdeel van het beleid is, noodzakelijk om de realisatie van de dubbeldoelstelling te waarborgen. Het kabinet hecht in dat verband tevens grote waarde aan de voorgenomen evaluatie en monitoring van de dubbeldoelstelling. De afspraken, neergelegd in deze PKB en de voorschriften die uiteindelijk in de aanwijzing van het luchtvaartterrein worden opgenomen, moeten worden nageleefd en nagekomen. Dat is een verplichting die geldt voor alle betrokkenen: rijk, provincie, gemeenten, luchthaven, luchtverkeersbeveiliging, luchthaven, luchtvaartmaatschappijen en overig bedrijfsleven. Elke betrokken partij moet er in de eerste plaats binnen de eigen invloedssfeer voor zorgen en op toezien dat de afspraken en regels worden nageleefd. Daarnaast is er in de Luchtvaartwet een systeem ontworpen voor preventieve en repressieve handhaving van de door het rijk gestelde voorschriften. Het kabinet onderschrijft daarbij het principe van onafhankelijkheid, openbaarheid en controleerbaarheid van het handhavingssysteem.

4.4.3 Wijziging Luchtvaartwet

Na het publiceren van deel 1 van de PKB Schiphol en omgeving heeft het parlement een wijziging van de Luchtvaartwet aanvaard. Daarmee is de regeling met betrekking tot de handhaving van de geluidszones aanzienlijk verbeterd. Hoewel de wet in werking is getreden is het systeem zelf nog niet operationeel. Daarvoor moet eerst een aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet zijn genomen. Via dit besluit, dat tot stand

komt na een wettelijk voorgeschreven procedure van bestuurlijk overleg, inspraak en advisering, worden de geluidszones en voorschriften gericht op het voorkomen van overschrijding van de zone (handhavingsparagraaf) vastgesteld. Het belang van een spoedig, op deze PKB gebaseerd, aanwijzingsbesluit voor Schiphol wordt hiermee onderstreept. Omdat het een relatief nieuw handhavingssysteem is, is in de wijzigingswet bepaald dat binnen drie jaar na inwerkingtreding van de wet gerapporteerd zal worden over de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk. Deze rapportage kan aanleiding geven tot aanpassing van de wet.

De handhaving zoals geformuleerd in de (gewijzigde) Luchtvaartwet is erop gericht – door een combinatie van preventieve en repressieve instrumenten – te voorkomen dat overschrijding van vastgestelde grenswaarden buiten de geluidszone plaats vindt. Bovendien moet door handhaving de *vermijdbare hinder* zoveel mogelijk worden beperkt. De geluidszone wordt via een aanwijzingsbesluit in het kader van de Luchtvaartwet vastgesteld. Daarmee is bepaald wat, berekend over een jaar, de maximaal toegestane geluidbelasting mag zijn die veroorzaakt wordt door landende en opstijgende luchtvaartuigen. Gekoppeld aan een stringent handhavingssysteem is daarmee in feite bepaald wat de geluidsruimte is voor het luchtverkeer dat van het luchtvaartterrein gebruik maakt.

Daarbij wordt opgemerkt dat – overeenkomstig de Luchtvaartwet – door de minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing kan worden verleend indien door groot onderhoud van een baan of banen, als gevolg van een ongeval of als gevolg van een ander bijzonder voorval sprake is van langdurige afwijking van het voorgeschreven gebruik van het luchtvaartterrein, de geluidszone eenmalig zal worden overschreden.

4.4.4 Actoren

Het gebruik van het luchtruim op en om de luchthaven (en daarmee de geluidszone) wordt door een aantal actoren beïnvloed. Deze hebben ieder uiteenlopende bevoegdheden die elkaar aanvullen.

Het *rijk* sluit (bilaterale) verdragen af met andere landen over de aard en omvang van de landingsrechten. Daarmee wordt het potentieel aantal vliegtuigen dat van de luchthavens in de betreffende landen gebruik kan gaan maken, beïnvloed.

De *exploitant* stelt de banen ter beschikking.

De *luchtverkeersbeveiliging* verdeelt het vliegverkeer over de verschillende starten landingsbanen, bijvoorbeeld via een afgesproken baanpreferentieel systeem.

De *gezagvoerder* vliegt volgens de door de luchtverkeersbeveiliging toegewezen aan- en uitvliegroutes en moet ervoor zorgen dat hij zich aan de instructies van de luchtverkeersleiding houdt.

Er zijn dus vele actoren. Geen van de actoren kan individueel verantwoordelijk worden gesteld voor de overschrijding van de geluidszone als geheel, omdat elke actor slechts voor een deel het gebruik van de luchthaven en het luchtruim daaromheen en daarmee de optredende geluidbelasting beïnvloedt. De feitelijk opgetreden geluidbelasting die – achteraf – wordt berekend op basis van het feitelijke gebruik van de luchthaven en het luchtruim daaromheen in een jaar, is dus de resultante van het gedrag van alle individuele actoren. Elke actor is uiteraard wel aanspreekbaar op zijn eigen gedrag waarmee hij de feitelijk optredende geluidbelasting beïnvloedt. Zo kan een gezagvoerder niet verantwoordelijk worden gesteld voor overschrijding van de geluidszone maar wel, mits

dat in de aanwijzing is opgenomen, voor een afwijking buiten het tolerantiegebied van de opgedragen vliegroute.

4.4.5 Instrumenten

Er zijn twee soorten instrumenten beschikbaar. Instrumenten voor de naleving en instrumenten voor de handhaving. Deze hangen met elkaar samen, want handhaven is doen naleven. Als via het handhavingssysteem gedreigd wordt met sancties, zal dit kunnen leiden tot een toename van de vrijwillige naleving van de regels en de voorschriften.

Naleving

Naleving is primair een zaak voor de exploitant en de gebruikers van het luchtvaartterrein. Zij hebben er alle belang bij om er voor te zorgen dat de afspraken en voorschriften worden uitgevoerd. Via bedrijfsinterne milieuzorgsystemen van de exploitant en van de luchtverkeersbeveiliging, omgevingsgerichte rapportages in de vorm van jaarverslagen en dergelijke wordt de naleving binnen de organisaties vorm gegeven en is deze voor de buitenwereld herkenbaar.

Preventieve handhaving

In de sfeer van de preventieve handhaving is in de Luchtvaartwet de verplichting opgenomen dat de exploitant jaarlijks een gebruiksplan indient bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. In dit plan is, voor de komende twaalf achtereenvolgende maanden, het te verwachten gebruik van het luchtvaartterrein en de wijze waarop het luchtverkeer zal worden afgehandeld, beschreven. Het gebruiksplan wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat, na overleg met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beoordeeld. Het gebruiksplan wordt pas vastgesteld als daaruit blijkt, dat de vastgestelde geluidszone niet overschreden zal worden en dat vermijdbare hinder, conform de voorschriften in de aanwijzing of op andere wijze gestelde voorschriften en maatregelen daaromtrent, zoveel mogelijk wordt beperkt. Voorafgaand aan de vaststelling van het gebruiksplan wordt de commissie ex. art. 28 van de Luchtvaartwet, hier dus de Commissie Geluidhinder Schiphol, gehoord.

Repressieve handhaving

Inzake de repressieve handhaving wordt in de Luchtvaartwet bepaald dat in het besluit waarmee de geluidszone voor de luchthaven wordt vastgesteld (het aanwijzingsbesluit), in ieder geval voorschriften moeten worden opgenomen die overschrijding van de geluidszone moeten voorkomen (de handhavingsparagraaf). Daarnaast kunnen dus ook voorschriften worden opgenomen ten einde vermijdbare hinder zoveel mogelijk te beperken.

Deze voorschriften kunnen zich richten op de volgende stuurparameters:

- het baangebruik;
- de aantallen vliegtuigbewegingen;
- de geluidsproductie van vliegtuigen;
- de vertrek- en aankomsttijden van vliegtuigen;
- de vertrek- en aankomstprocedures van vliegtuigen (vliegroutes);
- de start- en naderingsroutes (vluchttuitvoering).

De Luchtvaartwet legt de exploitant en de gezagvoerder het verbod op om het luchtvaartterrein te gebruiken of te doen of laten gebruiken in strijd met deze voorschriften. Overtreding van het verbod kan zowel bestuursrechtelijke (bestuursdwang/dwangsom) als strafrechtelijke

(boetes) sancties tot gevolg hebben. Met bestuursdwang wordt bedoeld op de mogelijkheid dat de minister van Verkeer en Waterstaat als uiterste middel, als blijkt dat de geluidszone is overschreden of dat voorschriften niet worden nageleefd, de luchthaven tijdelijk, geheel of gedeeltelijk kan sluiten.

4.4.6 Systematiek van de handhaving

Gebruiksplan

Het gebruiksplan beschrijft het verwachte gebruik van de luchthaven voor het komende jaar. Daarbij gaat het onder meer om de verwachte aard en omvang van het vliegverkeer, de vliegpaden, de toepassing van een baanpreferentieel systeem en het baangebruik. Omdat het gebruiksplan getoetst wordt aan de vastgestelde geluidszone en aan het beperken van vermijdbare hinder, zal het gebruiksplan een reële indicatie moeten geven van het operationeel gebruik van de luchthaven in het komende jaar. Via het ingediende gebruiksplan wordt, in het kader van de goedkeuringsprocedure beoordeeld of, op basis van het verwachte gebruik, een overschrijding van de geluidszone dreigt. Als dat het geval is, of als het feitelijk gebruik van het luchtvaartterrein afwijkt van het geprognostiseerde gebruik, is de exploitant verplicht een voorstel tot wijziging van het gebruiksplan in te dienen. Dat wordt pas goedgekeurd als gebleken is dat dit gewijzigde gebruik binnen de vastgestelde geluidszone past en voorts aan andere eisen voldoet ten aanzien van het gebruik van de luchthaven.

Aanwijzing

In het aanwijzingsbesluit worden (in de handavingsparagraaf) voorschriften opgenomen die erop gericht zijn overschrijding van de geluidszone te voorkomen en vermijdbare hinder te beperken. Het is zaak in de aanwijzing aan de voorschriften zo concreet mogelijk invulling te geven om duidelijk te maken welke exact de verplichtingen zijn waarop de in de Luchtvaartwet opgenomen actoren (exploitant en gezagvoerder) kunnen worden aangesproken. De voorschriften in de aanwijzing richten zich tot de exploitant en de gebruiker. Bij dit laatste wordt aangetekend dat de luchtverkeersbeveiliging uit een oogpunt van een veilige afwikkeling van het vliegverkeer de benodigde operationele flexibiliteit dient te hebben. De luchtverkeersbeveiliging dient de ruimte te hebben om een afweging te kunnen maken tussen veiligheid en (vermijdbare) geluidshinder. Dat neemt niet weg dat ook de luchtverkeersbeveiliging volledig aan de naleving en de preventieve handhaving mee doet. De luchtverkeersbeveiliging is betrokken bij de tot stand koming van het geluidpreferentieel baangebruik dat moet worden opgenomen in het gebruiksplan. Tussen exploitant en luchtverkeersbeveiliging worden operationele afspraken gemaakt om te zorgen voor een goede werking van dit baanpreferentieel systeem in de praktijk.

Handhavingsvoorschrift

De minister van Verkeer en Waterstaat is volgens de Luchtvaartwet (art. 25h) verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de voorschriften die krachtens de Luchtvaartwet zijn vastgesteld om een overschrijding van de geluidszone te voorkomen en vermijdbare hinder te beperken. Dit toezicht wordt feitelijk uitgevoerd door de Luchtvaartinspectie. De wijze waarop het toezicht van de Luchtvaartinspectie plaatsvindt legt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, vast in een zogenaamd handhavingsvoorschrift (ex. art. 30A LVW). Over de toepassing van dit voorschrift wordt jaarlijks een evaluatie-

rapport opgesteld. Dit wordt toegezonden aan de breed samengestelde Commissie Geluidhinder Schiphol (CGS).

Handhavingsopdracht

In het PASO is opgenomen dat de Beleidsgroep Handhaving, waarin thans de provincie Noord-Holland en de ministeries van VROM en V&W zitting hebben, jaarlijks een door de minister van Verkeer en Waterstaat vast te stellen opdracht aan de Luchtvaartinspectie inzake het handhavingsbeleid opstelt. Ten behoeve van het opstellen van deze handhavingsopdracht zal de Beleidsgroep Handhaving gebruik maken van het jaarlijkse evaluatierapport over de toepassing van het handhavingsvoorschrift en het advies van de CGS hierover.

Handhavingsprogramma

In het PASO is afgeproken dat jaarlijks een handhavingsprogramma wordt vastgesteld, waarin de uitgangspunten voor het handhavingsbeleid in verband met de geluidhinderbelasting rond Schiphol zijn opgenomen. Dit programma heeft vooral betrekking op de totstandkoming van het handhavingssysteem. Aangezien dit programma op korte termijn voor het merendeel zal zijn uitgevoerd, zal vanaf dat moment van het opstellen van een jaarlijks handhavingsprogramma worden afgezien.

Tabel 4.4
Handhaving geluidszone

Naam	handhavings- paragraaf	handhavings- voorschriften	evaluatierapport handhavings- voorschrift ¹	handhavings programma	handhavings- opdracht	gebruiksplan
Basis	24.3 LvW	30a LvW	30a LvW	PASO M 36	PASO M 43	Art 30b LvW
Periodiciteit	eenmalig	eenmalig	jaarlijks	jaarlijks	jaarlijks	jaarlijks
Vorm	ministerieel besluit (aanwij- zing)	ministerieel besluit	ministerieel besluit		ministerieel besluit	vaststelling bij ministerieel besluit
Opsteller	VW en VROM	VW en VROM	VW en VROM		beleidsgroep handhaving	exploitant
Advies	Cie 21 LvW	CGS	geen		geen	CGS
Vaststeller	VW iom VROM	VW iom VROM	VW iom VROM		VW	VW
Adressant	exploitant, gezagvoerder	LI	CGS	niet specifiek	LI	Exploitant, LVB, Minister VW

Afkortingen:

LvW: Luchtvaartwet

CGS: Commissie Geluidhinder Schiphol

PASO M 36: Maatregel 36 uit het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving

LI: Luchtvaartinspectie

¹ Deze evaluatie kan – via de jaarlijkse handhavingsopdracht – tot een aanpassing van het handhavingsvoorschrift leiden.

4.4.7 Onafhankelijkheid

In de inspraak is veelvuldig de onafhankelijkheid, de openbaarheid en controleerbaarheid van het handhavingssysteem aan de orde gesteld. Deze vraag is ook aan de orde geweest bij de behandeling van de wijziging van de Luchtvaartwet in het parlement.

Instantie

In de Luchtvaartwet zoals deze onlangs door het parlement is gewijzigd, is vastgelegd dat de minister van Verkeer en Waterstaat is belast met het

toezicht op de naleving van voorschriften ter voorkoming van overschrijding van de geluidszone. De feitelijke uitoefening van dit toezicht berust bij de Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst. De Luchtvaartinspectie is met het toezicht belast omdat het ondoelmatig is het toezicht op de geluidszone te scheiden van het toezicht op de veiligheid, dat ook bij de Luchtvaartinspectie berust. Dat het toezicht op de regelgeving plaats vindt onder dezelfde politieke verantwoordelijkheid als de regelgeving komt vaker voor. Door sectorale departementen zelf te laten voorzien in de handhaving wordt mede beoogd de deregulering te stimuleren. Wanneer een departement zelf de zorg heeft voor de handhaving wordt het genoodzaakt daar bij de voorbereiding van de regelgeving rekening mee te houden en de meest efficiënte vorm van regelgeving te kiezen. Voorbeelden hiervan zijn de inspectie Milieuhygiëne onder de minister van VROM en het handhavingssysteem op het gebied van de waterkwaliteit door de minister van V&W. Naast de Luchtvaartinspectie is ook de rijkspolitie Dienst Luchtvaart belast met het toezicht houden op de naleving van de luchtvaartvoorschriften.

Rapportage

De controleerbaarheid en daarmee de onafhankelijkheid van het handhavingssysteem wordt verder gewaarborgd doordat er een aantal verplichtingen bestaat om over de handhaving te rapporteren. In de onlangs gewijzigde Luchtvaartwet is de verplichting opgenomen dat per luchtvaartterrein een handhavingvoorschrift wordt opgesteld. Dit voorschrift wordt, na het horen van Commissie Geluidhinder Schiphol, vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Dit handhavingvoorschrift is openbaar.

Jaarlijks wordt over de werking van dit voorschrift een evaluatierapport uitgebracht aan de Commissie Geluidhinder Schiphol. Dit evaluatierapport kan ook aanbevelingen bevatten voor het handhavingvoorschrift. Op basis van dit openbare evaluatierapport en het advies van de Commissie Geluidhinder Schiphol hierover stelt de Beleidsgroep Handhaving (bestaande uit de provincie Noord-Holland, VROM, V&W) jaarlijks de ontwerp-handhavingsoopdracht op, vast te stellen door de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM.

Audit

Door de partijen die in het Project Mainport en Milieu Schiphol samenwerken is afgesproken dat regelmatig – vooralsnog eens per drie jaar – het hele systeem van de handhaving (inhoud, praktische toepassing van sanctiemaatregelen en de informatieverstrekking) door een onafhankelijke instantie zal worden doorgelicht. De eerste doorlichting vindt plaats in de vorm van een tussenrapportage, één jaar na vaststelling van de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet. De eerste *audit* wordt twee jaar daarna gepubliceerd. Zowel het tussenrapport als de driejaarlijkse rapportages zijn openbaar.

CGS

De Commissie Geluidhinder Schiphol zal in het kader van de jaarlijkse vaststelling van het gebruiksplan worden gehoord. Daarnaast kan de Commissie gevraagd en ongevraagd advies uitbrengen over alle maatregelen en voorschriften die van invloed zijn op de geluidbelasting rond de luchthaven en over de wijze van handhaving van deze maatregelen en voorschriften.

Tenslotte

Het handhavingssysteem berust op een samenspel van meerdere actoren en partijen, die ieder vanuit hun eigen verantwoordelijkheid invloed hebben op het gebruik van de luchthaven. Door de geregelde

monitoring en openbaarheid van verslaglegging is sprake van een toegankelijk en controleerbaar systeem, dat voldoende waarborgen biedt voor een onafhankelijke en effectieve handhaving.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Inleiding

In veel reacties wordt gesteld dat risico's in het dichtbevolkte gebied rond Schiphol niet toe mogen nemen. Toch vrezen velen dat de veiligheid hier als gevolg van de uitbreiding van de luchthaven zal afnemen. Naar de mening van een aantal insprekers wordt met de huidige plannen het *stand still* beginsel ten aanzien van het individueel risico van 10^{-5} niet gerealiseerd. In veel reacties wordt gevraagd om het ontwikkelen van een landelijk beleid voor het groepsrisico luchtvaart. Hiertoe moet een wettelijke normering voor het groepsrisico worden ingesteld. Het groepsrisico acht men van groter belang voor de bepaling van externe veiligheid dan het individuele risico. De Commissie voor de m.e.r. acht het «gewenst te trachten te komen tot een zodanige onderbouwing van het groepsrisico dat vergelijking met de norm van het rapport *Omgang met Risico's wel mogelijk is*». Door de Commissie voor de m.e.r. wordt een voorstel gedaan voor een meer algemeen groepsrisico-concept, onder meer gebaseerd op de mate van vrijwilligheid van risico's en op het maatschappelijk belang van de betreffende activiteiten. Tevens beveelt de Commissie aan uniforme toepassing van de aannamen voor het referentiejaar 1990 uitgevoerde berekeningen voor de milieucriteria geluid en externe veiligheid te hanteren.

4.5.2 Beleidsreactie op inspraak

Beleid externe veiligheid

Op dit moment ontbreekt een wettelijk of beleidsmatig beoordelingskader voor externe veiligheidsbeleid bij luchthavens. Zoals aangekondigd in NMP 2, actie N 29, zal binnen afzienbare tijd een dergelijk kader moeten worden ontwikkeld (Project Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid voor Luchthavens, ABEL). Voor Schiphol is, vooruitlopend op ABEL, specifiek beleid geformuleerd. Dit beleid richt zich op de beheersing van externe risico's door het uitvoeren van brongericht en effectgericht beleid.

Brongericht beleid

De beheersing van de vliegveiligheid is een zaak van samenwerking tussen overheden en het bedrijfsleven. Een ieder heeft een verantwoordelijkheid op dit terrein, van het voorkomen tot en met het bestrijden van onveiligheden. De bevoegdheden van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hiertoe voor de beheersing van de vliegveiligheid zijn verankerd in de Luchtvaartwet en de Wet Luchtverkeer. Hoofdtaken zijn het toezicht op de technische staat en het gebruik van luchtvaartuigen, de inrichting, uitrusten en het gebruik van luchtvaartterreinen, de veiligheid in het luchtruim, brevettering, binnen de daartoe op mondiaal en Europees niveau vastgestelde kaders.

Eind 1992 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven om de veiligheidsketen op Schiphol door te lichten. Dit heeft geleid tot de rapportage van RAND-Corporation, *Airport Growth and Safety, A study of the External Risks of Schiphol Airport and a Possible Safety Enhancement Measures* (1993). Als vervolg op deze studie zijn de aanbevelingen omgezet in een actieplan dat aan de Tweede Kamer is

gezonden. Dit actieplan beoogt de veiligheid van Schiphol te waarborgen, ondanks de groei van de luchtvaart. Maatregelen in deze sfeer hebben direct en indirect gevolgen voor de externe veiligheid. De uitvoering van dit actieplan vindt plaats in nauwe samenwerking met het luchtvaartbedrijfsleven. Hierdoor wordt de verinnerlijking bevorderd. Het actieplan voorziet er ook in dat in internationaal verband actie wordt ondernomen om te komen tot handhaving van en verdere verhoging van de vliegveiligheid. Het luchtvaartbedrijfsleven zal over de ontwikkeling van hun bijdrage aan de externe veiligheid vanuit hun verantwoordelijkheid voor de bronveiligheid in openbare stukken rapporteren en communiceren, zodat derden hierin inzicht kunnen krijgen. Hierdoor zal worden aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het streven naar een zo laag als redelijkerwijs mogelijk extern veiligheidsrisico.

In de vijfjaarlijkse audit, te beginnen in 1999, zal de ontwikkeling van de veiligheid aan de bronzijde ten opzichte van het referentiejaar 1990 in beeld gebracht worden, inclusief de gevolgen die dit heeft voor de risicoberekeningen. Parallel aan de audit wordt iedere vijf jaar een hernieuwde berekening van het risico uitgevoerd. Dit is beschreven in het evaluatie- en monitoringprogramma. De uitkomsten van de (kwalitatieve) audit en de berekening vormen de basis voor een eveneens vijfjaarlijkse herijking van maatregelen gegeven het in de PKB neergelegd beleid.

Het effectgericht beleid

Het effectgerichte beleid vindt zijn weerslag in de instelling van de veiligheidszones en de vrijwaringszone en de bijbehorende ruimtelijke ordenings- en volkshuisvestingsmaatregelen. Concrete afspraken over de uitvoering van de in de PKB omschreven ruimtelijke regimes in de verschillende zones, alsmede over de evaluatie van de veiligheidszone in engere zin (conform de maatstaf van het gesommeerd gewogen risico), zullen worden gemaakt in overleg met de betrokken overheden. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan handavingsaspecten. In het kader van ABEL zal het aspect van de juridische verankering van externe veiligheidsbeleid voor luchthavens behandeld worden.

Begrippen in het Nederlandse externe veiligheidsbeleid voor stationaire inrichtingen

Bij het externe veiligheidsbeleid ondermeer voor stationaire inrichtingen wordt gebruik gemaakt van twee elkaar aanvullende risico-begrippen: *het individueel risico* en *het groepsrisico*. De beide begrippen zijn bedoeld om met heel verschillende risico's beleidsmatig om te kunnen gaan:

- Het *individueel risico*, feitelijk het risico op een bepaalde plaats van de risico-opleverende activiteit, is een geschikt instrument om een ieder in de omgeving van een dergelijke activiteit een zekere veiligheid te waarborgen.
- Het *groepsrisico* geeft informatie over de kans op grotere aantallen slachtoffers tengevolge van een ongeval (ramp). In tegenstelling tot de berekening van het individueel risico, hangt het berekende niveau van het groepsrisico af van het aantal mensen in de omgeving. Met de beoordeling van het groepsrisico is een instrument ter beschikking om tot op zeker niveau dergelijke rampsituaties te voorkomen.

Uitgangspunten bij berekeningen bij Schiphol

Bij berekeningen ten behoeve van het individueel risico en het groepsrisico is gebruik gemaakt van nationaal en internationaal verkregen kennis en inzichten; dit geldt zowel voor de uitgangspunten als de rekenmodellen. Belangrijk informatie daarbij zijn de gegevens met betrekking tot feitelijke ongevalsituaties. De berekeningsmethodiek is daarbij zoveel mogelijk op daadwerkelijk optredende ongevallen afgestemd. Daarbij zijn de berekeningen uiteraard zoveel mogelijk

toegesneden op de situatie bij de luchthaven Schiphol. De veiligheidsberekeningen zijn gebaseerd op het gemiddelde veiligheidsniveau op Noord-Amerikaanse en West-Europese grote luchthavens. Een specifiek voor de luchthaven Schiphol bepaald veiligheidsniveau is niet beschikbaar. Daartoe is het nodig – zoals overigen ook de Commissie voor de m.e.r. aanbeveelt – causale modellen te ontwikkelen.

Aan vliegveiligheid wordt door de internationale luchtvaartsector overigens al jaren grote aandacht besteed. Dit heeft geleid tot een in de loop der jaren afnemende ongevalskans. In het rapport van de RAND-Corporation, alsmede in de beoordeling daarvan door het *Safety-panel*, wordt geconcludeerd dat Schiphol een moderne, veilige luchthaven is overeenkomstig de huidige internationale standaards en vergelijkbaar is met andere grote luchthavens in West-Europa en Noord-Amerika. Wel worden een aantal aanbevelingen gedaan om de invloed van de groei van Schiphol op de risico's voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Het effect van de aanbevolen maatregelen zal, na doorvoering, in de vijf-jaarlijkse evaluatie meegenomen worden.

Enkele maatregelen – ter illustratie – zijn:

- ontwikkelen van een integraal veiligheids-management systeem;
- instellen van een permanente en onafhankelijke veiligheidsadviescommissie Schiphol die de Minister van Verkeer en Waterstaat zal adviseren inzake de veiligheidssituatie;
- ontwikkelen wettelijke basis voor certificatie van luchtvaartterreinen;
- een rapportagesysteem van onveilige situaties;
- publieksinformatie;
- brevetteering luchtverkeersleiders.

Uniforme toepassing van aannamen voor berekeningen voor geluid en externe veiligheid.

De aanpak van de berekening van de externe veiligheid risico's is in het IMER niet geheel gelijk aan de aanpak bij berekeningen voor geluid. Voor het verkrijgen van een goed inzicht in de situatie acht het kabinet een meer uniforme aanpak gewenst. Besloten is daarom om de invoergegevens voor het referentiejaar 1990 voor externe veiligheid – waar mogelijk – af te stemmen op de invoergegevens van geluid. Daarbij wordt echter afgezien van de voor geluid gebruikte meteo-marge, aangezien een meteo-marge voor de externe veiligheidszones niet zinvol is en een vijfjaarlijkse herberekening plaatsvindt waarbij de zones opnieuw worden vastgesteld. Op de resultaten van de herberekeningen en de beleidsmatige consequentie wordt onderstaand nader ingegaan.

Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) heeft de risicoberekening verzorgd die ten grondslag ligt aan het IMER. Risicoberekeningen zoals deze, zijn voor luchthavens nieuw; hiermee loopt Nederland internationaal voorop. Het rekenmodel dat is gehanteerd is daardoor nog niet geheel optimaal. Daarin is bijvoorbeeld nog niet voorzien in de specifieke situatie van Schiphol en de mogelijkheden om de verbeteringen op het veiligheidsniveau tot uitdrukking te brengen in de berekeningen. De komende jaren, voorafgaand aan de evaluatie in 1999, zullen daarom onder meer worden benut om de aanpak van de risicoberekening verder te verbeteren. Hierdoor ontstaat een scherper inzicht in de risico's.

Door de veranderde aannamen voor het referentiejaar 1990 zijn de resultaten van de herberekening afwijkend van wat in het IMER is aangegeven en waarvan derhalve in PKB-1 is uitgegaan. Daarnaast heeft voor het jaar 2015 een herberekening plaatsgevonden, onder andere met als doel het baangebruik zodanig te optimaliseren dat de geluidbelasting

in punt K te Aalsmeer wordt teruggebracht. Hierdoor daalt in 2015 het aantal woningen in de verschillende externe veiligheidscontouren, ten opzichte van de verwachting van het IMER voor 2015. Naast de veranderingen in de cijfers voor het referentiejaar 1990 treden hierdoor ook voor het jaar 2015 veranderingen op. Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de externe veiligheid tussen 1990 en 2015 is van belang of de resultaten van de herberekeningen tot gevolg hebben dat in deze periode sprake is van een verbetering of van een verslechtering van de veiligheidssituatie. Uit de nieuwe resultaten blijkt dat de veranderingen voor de onderscheiden individueel risico-contouren verschillend van aard zijn. Ten aanzien van de nieuwe berekeningsresultaten voor 1990 en 2015 is van belang wat de ontwikkeling is van het aantal woningen in de verschillende risico-contouren. Hierbij gaat het vanuit beleidsmatig oogpunt met name om de individueel risico-contouren 10^{-5} en 10^{-6} .

In de veiligheidszone in ruime zin (de gestileerde 10^{-5} contour) wordt de toename van het aantal woningen kleiner: in het IMER is een toename van 376 woningen in deze zone berekend, uit de nieuwe cijfers van het AMER voor 1990 en het UMER-S5P voor 2015 blijkt dat de toename is gedaald tot 272 woningen. Dat leidt tot de conclusie dat de nieuwe inzichten in de cijfers voor deze zone geen aanleiding zijn het *stand still* beleid voor deze zone zoals dat is uitgewerkt in PKB-1, aan te passen.

Voor de individueel risico-contour overeenkomstig een risico van 10^{-6} per jaar is er in deze berekeningen sprake van een verslechtering: waar in het IMER sprake was van een afname van 263 woningen, is nu sprake van een toename van 285 woningen ten opzichte van de circa 7400 woningen binnen de contour 10^{-6} individueel risico in het referentiejaar 1990. In deze toename is ten tijde van het formuleren van het *stand still* beleid in PKB-1 niet voorzien. De uitwerking van het *stand still* beleid moet derhalve naar het gebied binnen de 10^{-6} contour worden uitgebreid. In paragraaf 4.5.3 wordt hierop nader ingegaan. Opgemerkt moet worden dat hier sprake is van indicatieve zones, de uiteindelijke zones zoals deze in bestemmings- en streekplannen, dan wel in een aanwijzing worden vastgesteld, zullen worden bepaald aan de hand van de meest recente gegevens. De bovenstaande aantallen woningen suggereren dat tot op één woning nauwkeurig kan worden bepaald om hoeveel woningen het gaat. Dit is niet geheel correct, de berekeningen kunnen niet zo exact worden uitgevoerd. Afwijking van enkele tientallen woningen naar boven of naar beneden zijn mogelijk.

Externe veiligheidsbeleid voor Schiphol

De positie van Schiphol is voor wat betreft externe veiligheid afwijkend van overige beleidsterreinen van externe veiligheid (stationaire inrichtingen, transport gevaarlijke stoffen). Schiphol is niet te beschouwen als een «normale» inrichting of een normale transportbeweging, aangezien:

- het oppervlak van de luchthaven is groot vergeleken met dat van een gemiddelde stationaire inrichting;
- eventuele slachtoffers onder omwonenden ontstaan niet vanwege activiteiten op het terrein van de inrichting, maar vanwege activiteiten daarbuiten;
- het gebied met een significante kans op een ongeval is zéér groot;
- een eventueel ongeval betreft een relatief klein gebied;
- de doorgaande transportbeweging is nauwelijks risicodragend, het risico wordt gedomineerd door het starten en landen;
- starten en landen processen zijn die vele kilometers in beslag nemen. Het zou haast als op zichzelf staand transport kunnen worden aange-merkt, de vliegbewegingen komen echter wel voort uit de aanwezigheid van Schiphol;

- de risico's vanwege laden en lossen geen invloed hebben op de externe veiligheid in de omgeving van het luchthaventerrein;
- een stijging van de kans op kleinere ongevallen bij Schiphol – mede door de aanleg van de vijfde baan – gepaard gaat met een daling van de kans op grotere ongevallen.

Er is in dit licht voor gekozen om voor Schiphol een op de situatie toegesneden externe veiligheidsbeleid te ontwikkelen. Voor individueel risico is gekozen voor de veiligheidszone in engere zin en de veiligheidszone in ruime zin. Voor groepsrisico is niet een zelfstandig ruimtelijk beleid geformuleerd, maar is aangesloten bij het beleidsinstrument vrijwaringszone, waardoor de toename van het groepsrisico naar het oordeel van het kabinet in voldoende mate wordt beperkt. Mede daarom is een beleid geformuleerd waarmee milieugevoelige bestemmingen met hoge concentraties mensen op afstand van de luchthaven worden gehouden.

Onderbouwing groepsrisico

De in *Omgaan met risico's* gehanteerde norm is ontwikkeld voor *stationaire* risico-bronnen, waarbij het risico voor omwonenden vanuit een vast punt in alle richtingen gestaag afneemt met de afstand. Deze groepsrisico-norm beoogt een maatstaf te zijn voor de beoordeling van het risico van grotere aantallen slachtoffers inééns indien zich een ongeval voor zou doen in de betreffende inrichting. De risico-karakteristieken van luchthavens zijn echter anders. Het ruimtelijk spreidingspatroon van de risico's en de omvang van het schadegebied indien zich een ongeval zou voordoen zijn onvergelykbaar met die van stationaire inrichtingen. In feite gaat het bij vliegverkeer om een verzameling van *mobiele* risicobronnen (vliegtuigen). Uitkomsten van de groepsrisico-definitie uit «Omgaan met Risico's» hebben daardoor ook geen éénduidige betekenis bij luchtverkeer. Zoals ook hierboven is aangegeven, is een zinvolle vergelijking met de voor stationaire bronnen ontwikkelde norm of vaststelling van een vergelijkbare norm daarom niet mogelijk.

Bij de ontwikkeling van het Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens (ABEL) zal de door de Commissie voor de m.e.r. gestelde vraag over de onderbouwing van groepsrisico's ten behoeve van een vergelijking met de normen voor stationaire inrichtingen nader bestudeerd worden. Daarbij zullen de gedane aanzetten voor een meer algemene risicobenadering voor burgerluchthavens tevens betrokken worden. De door de Commissie voor de m.e.r. gevolgde mathematische benadering kan echter niet de plaats innemen van de voorliggende door het kabinet te maken maatschappelijk-beleidsmatige afwegingen. Voor de luchthaven Schiphol is daarom specifiek beleid ontwikkeld gericht op de beheersing van de groepsrisico's, onder meer door aanleg van de 5e baan (in een relatief leeg gebied), door amovering van woningen rond de baankoppen en door beperking van bestemmingen met een groot aantal mensen op een beperkt oppervlak in veiligheids- en vrijwaringszones. In de algehele afweging acht het kabinet de overblijvende risico's acceptabel. Door het NLR wordt momenteel gewerkt aan een model voor de ruimtelijke presentatie van groepsrisico's die ondersteunend zou kunnen werken voor de nadere uitwerking van de besluitvorming. De resultaten daarvan zullen eveneens bestudeerd worden in het kader van ABEL.

FN-curven per baankop

De Commissie voor de m.e.r. beveelt aan het verdere verloop van de besluitvorming FN-curven te vervaardigen voor starten en landen op de verschillende banen afzonderlijk. Indien de FN-curven in de IMER (voor Schiphol totaal) onderling vergeleken worden valt op dat de FN-curven

voor een bepaald jaar en voor het hele studiegebied nagenoeg gelijk zijn en daarom niet onderscheidend zijn voor de verschillende banenstelsels. Omdat de baangebruikspercentages in de verschillende varianten verschillen, geven de FN-curven per baanop wel verschillen te zien.

Per baanop kan een uitspraak worden gedaan welke variant tot een FN-curve leidt met het laagste groepsrisico voor het achterliggende gebied. Hierbij dient bedacht te worden dat de meest gunstige variant voor het beschouwde gebied achter de baanop weer tot ongunstige FN-curven elders leidt. Dit komt door alle mede in beschouwing te nemen factoren (IR, geluid, punt K en dergelijke). Het is niet mogelijk gebleken om een specifiek op verbetering van het groepsrisico bij een bepaalde baanop gericht baangebruik te realiseren, zonder dat dit gepaard gaat met een relatieve verslechtering elders.

Anders dan de Commissie voor de m.e.r. verwacht, leidt het presenteren van gedetailleerde informatie derhalve niet tot inzichten waarop in de bestuurlijke besluitvorming ingespeeld kan worden. De invalshoek van de ruimtelijke ordening biedt in dit verband wellicht meer mogelijkheden. Door het NLR wordt momenteel gewerkt aan een model voor de ruimtelijke presentatie van groepsrisico's. Deze methodiek zal uitgewerkt worden in het project Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens (ABEL).

4.5.3 Beleid en begrenzing veiligheidszones

Uitgangspunten externe veiligheidsbeleid Schiphol

Belangrijke uitgangspunten voor het externe veiligheidsbeleid rond de luchthaven Schiphol zijn:

- het *stand still* beginsel: geen toename van de onveiligheid, hetgeen zal worden afgemeten aan de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico zowel binnen de veiligheidszone in ruime zin als in het toetsingsgebied 10^{-6} individueel risico;
- in de doorwerking van het externe veiligheidsbeleid op bestemmings- en streekplanniveau wordt gestreefd naar lage woningdichtheden en naar zo weinig mogelijk bestemmingen met een groot aantal personen per vloeroppervlak. Hierdoor wordt voorkomen dat door het aanwezig zijn van veel mensen op één locatie de kans op een ongeval met grote maatschappelijke gevolgen toeneemt.

In het ontwerp PKB is voor het afmeten van het *stand still* beginsel in eerste instantie gekozen voor de ontwikkeling van het gemiddelde feitelijke risico. De parameter «gemiddelde feitelijke risico» is echter niet eenduidig bepaald en is derhalve geen goede maatstaf voor de *stand still*. Wanneer door groei van de zone het aantal woningen dat in deze zone valt, toeneemt, kan het «gemiddelde feitelijke risico» afnemen. In werkelijkheid neemt echter het risico in de oorspronkelijke zone en in de uitgebreide zone toe. Dit is niet de bedoeling. Dit kan worden onderzocht door als parameter voor *stand still* uit te gaan van het *gesommeerd gewogen risico*. Dit is de optelsom van de individuele risico's van alle, binnen de zone in ruime zin gelegen, woningen. Op deze wijze wordt rekening gehouden met zowel het aantal woningen in de zone, als het risico per woning. Deze wijziging heeft geen materiële betekenis voor het op grond van PKB-1 beleid te amoveren aantal woningen.

Voor milieu-gevoelige bestemmingen die een relatief hoge concentratie van mensen met zich meebrengen, zoals ziekenhuizen, verpleegtehuizen, scholen, gevangenis, etc. geldt hetzelfde beleid als voor woningen. Verder geldt voor kantoren hetzelfde beleid als voor bedrijven. Dit is

overeenkomstig de aanpak bij het beleid in de vrijwaringszone zoals is weergegeven in paragraaf 5.3.3.

Bovenstaand is aangegeven dat het *stand still* beleid uitgebreid moet worden naar het gebied binnen de 10^{-6} individueel risico-contour (het toetsingsgebied). Hiervoor is aangesloten bij het beleid dat ten aanzien van *stand still* voor de veiligheidszone in ruime zin reeds was geformuleerd. Dit betekent dat ook voor het gehele gebied dat wordt ingesloten door de risico-contour 10^{-6} geldt, dat het gesommeerd gewogen risico niet mag toenemen. Het kabinet voorziet daarmee een tweevoudige toetsing van *stand still*: In de eerste plaats moet worden getoetst of het gesommeerd gewogen risico voor de veiligheidszone in ruime zin gelijk blijft dan wel daalt. Hierbij wordt rekening gehouden met de te amoveren woningen.

Figuur: 4.2 Toetsingsgebied Externe Veiligheid

Wanneer er sprake is van een stijging van het gesommeerd gewogen risico moet er aanvullend geamoveerd worden. Dit was reeds voorzien in PKB-1. In de tweede plaats moet worden getoetst of het gesommeerd gewogen risico voor het toetsingsgebied 10^{-6} individueel risico gelijk blijft

Figuur: 4.3
Stilering veiligheidszone in engere
en ruime zin.

dan wel daalt. Hierbij dient eveneens rekening gehouden te worden met de woningen die al worden geamoveerd. Ook hier geldt dat wanneer er sprake is van een stijging van het gesommeerd gewogen risico, aanvullende amovering noodzakelijk is.

Het kabinet voorziet hiermee een extra toetsing voor het toetsingsgebied 10^{-6} individueel risico. Wanneer sprake is van noodzakelijke aanvullende amovering zal het woningen betreffen die het hoogste risico hebben, dat zijn de woningen binnen de veiligheidszone in ruime zin. Het eventueel noodzakelijke aanvullende beleid wordt in het evaluatieprogramma meegenomen.

Begrenzing veiligheidszones

De individuele risico's binnen de contouren 10^{-5} en 5×10^{-5} zijn aanleiding voor het in de PKB geformuleerde ruimtelijk beleid. Onderscheid wordt gemaakt in een veiligheidszone in engere en een veiligheidszone in ruimere zin. In tegenstelling tot het geval is bij het vaststellen van de geluidszone, worden hiervoor niet de *berekende* contouren individueel risico gehanteerd. Deze vertonen namelijk op een klein gebied een grillig verloop. Duidelijker dan het geval is bij de berekende geluidszone zijn in de contouren individueel risico de vlieg-routes voor starten en landen te herkennen. Dit is een gevolg van de wijze waarop de risico's zijn gemodelleerd aan de hand van relevante ongevalsgegevens.

Indien de berekende contouren 10^{-5} en 5×10^{-5} tevens de veiligheidszones zouden zijn, wordt de suggestie gewekt dat met betrekking tot de voorspelling van externe veiligheidsrisico's met een grote precisie de overgang kan worden bepaald tussen het gebied waar op termijn alle bestaande woningen moeten worden geamoveerd en het gebied waar de bestaande woningen kunnen blijven staan. In dit verband is het karakter van de grens van de externe veiligheidszone van belang. Met de begrenzing wordt niet de topografische markering bedoeld die op de meter nauwkeurig aangeeft waar het wonen veilig respectievelijk onveilig is, maar de lijn op de kaart tot waar het rijk consequenties verbindt aan een bepaald risiconiveau. Daarom worden de contouren individueel risico 10^{-5} en 5×10^{-5} gestileerd tot veiligheidszones.

Bij het stileren van de veiligheidszones in deel 3 van de PKB is echter, meer dan bij de in deel 1 van de PKB aangegeven veiligheidszones, aansluiting gezocht bij de berekende individueel risicocontour. Ter plaatse van bebouwing is de ligging van de berekende contour hiertoe bepaald in Rijksdriehoekcoördinaten. De lijnen tussen deze punten in de topografie, die de vorm en oppervlakte van de contour op hoofdlijnen handhaven, vormen de gestileerde contour. De stilering is bovendien zodanig uitgevoerd dat er geen woningen buiten de veiligheidszone vallen, die wel binnen de berekende contour 10^{-5} of 5×10^{-5} vallen.

De gestileerde contouren vormen het uitgangspunt voor het in de bestemmingsplannen aan te geven gebied waarbinnen het beleid geldt voor de veiligheidszones in engere en in ruimere zin. Hierbij kan in het bestemmingsplan aansluiting gezocht worden bij perceelsgrenzen. Voorwaarde is dat dit niet mag leiden tot vermindering van het aantal woningen binnen de veiligheidszones, omdat hierdoor het bereiken van stand-still voor het gesommeerd gewogen risico bemoeilijkt wordt. Ook het aantal bedrijven mag door de nadere uitwerking van de veiligheidszone in ruimere zin niet verminderen.

In het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van Schiphol en omgeving worden buiten het luchtvaartterrein derhalve twee veiligheidszones onderscheiden:

- de *veiligheidszone in ruime zin* welke gestileerd is vastgesteld op basis van de in het IMER berekende 10^{-5} contour voor individueel risico;
- de *veiligheidszone in engere zin* welke gestileerd is vastgesteld op basis van de 5×10^{-5} contour voor individueel risico.

Naast deze veiligheidszones speelt externe veiligheid een rol in de vrijwaringszone, waar het een van de elementen is op basis waarvan het vrijwaringsbeleid is geformuleerd. Het vrijwaringsbeleid komt in deze paragraaf verder niet aan de orde, hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van deze Nota van Toelichting. In elke veiligheidszone worden vanwege externe veiligheid voorwaarden gesteld die passen bij het risico in de betreffende zone. Onderstaand is dit voor de beide zones nader uitgewerkt.

Veiligheidszone in ruime zin

Binnen de veiligheidszone in ruime zin (10^{-5} individueel risico) geldt een bouwverbod. Hierdoor zal in dit gebied geen nieuwbouw van woningen mogen plaatsvinden; vervangende nieuwbouw is in principe niet mogelijk. Of vervangende nieuwbouw toch toegestaan is wordt beoordeeld door het bevoegde gezag (de gemeente, vervolgens toetsing door de provincie). Ook indien vigerende bestemmingsplannen woningbouw binnen deze zone toelaten, zal de realisatie hiervan geen doorgang kunnen vinden. Binnen een jaar na vaststelling van aanwijzingsbesluiten op grond van de Luchtvaartwet en Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten deze bestemmingsplannen door de betreffende gemeenten dienovereenkomstig zijn gewijzigd.

Om nieuwe saneringssituaties te voorkomen is het van belang dat, anticiperend op deze doorwerking van de externe veiligheidszones in de verschillende bestemmingsplannen, waar mogelijk reeds vanaf de publicatie van dit deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving nieuwbouw binnen de veiligheidszone in ruime zin wordt tegengegaan op basis van een hierop afgestemd gemeentelijk en provinciaal beleid. Wanneer echter op basis van een vigerend bestemmingsplan reeds een bouwvergunning is verstrekt, wordt dit beschouwd als bestaande bebouwing.

Voor de veiligheidszone in ruime zin geldt dat geen nieuwe risicobronnen mogen worden geïntroduceerd. Overeenkomstig het beleid binnen de vrijwaringszone houdt dit in dat in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing geen nieuwe risicobronnen mogen worden gevestigd en dat bestaande risicobronnen niet mogen worden uitgebreid als het risico daardoor significant wordt verhoogd. Wanneer sprake is van een nieuwe activiteit of uitbreiding van een bestaande activiteit met een risicodragend karakter, moet bij de risicoberekening van de betreffende inrichting rekening worden gehouden met de risico's van het vliegverkeer en de mogelijke gevolgen voor de omgeving. Vervolgens wordt de vergunningverlening ten behoeve van de inrichting gebaseerd op de uitkomst van de risicoberekening en getoetst aan de voor inrichtingen geldende normen met betrekking tot externe veiligheid.

Verder geldt in deze zone dat de vestiging van nieuwe bedrijven niet is toegestaan. Voor de wijze waarop voor nieuwe bedrijven met vigerende bestemmingsplannen zal worden omgegaan geldt hetzelfde als voor nieuwe woningen. Voor bestaande bedrijven geldt, dat deze worden gehandhaafd indien er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare. Hieronder worden begrepen bedrijven met een agrarische bestemming, zoals glastuinbouw, en bedrijven met een vergelijkbaar laag

aantal arbeidsplaatsen per hectare, zoals magazijnen en overslag-bedrijven.

Veiligheidszone in engere zin

Binnen de veiligheidszone in engere zin (5×10^{-5}) dienen bestaande woningen te worden geamoveerd. Er geldt een bouwverbod voor nieuwe woningen, ook vervangende nieuwbouw is niet toegestaan. De vestiging van nieuwe bedrijven binnen deze zone is niet toegestaan. Bestaande bedrijven kunnen worden gehandhaafd indien er sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare. De amovering van woningen en bedrijven met een groot aantal arbeidsplaatsen per hectare, is een proces dat – gezien de belangen van de betrokkenen – zeer zorgvuldig en zo mogelijk gefaseerd moet worden uitgevoerd. Uiterlijk in 2015 moet de zone bewonersvrij zijn.

Procedure amovering

Het hierboven omschreven beleid houdt in dat woningen die binnen de veiligheidszone in engere zin liggen, in de periode tot 2015 aan de woonbestemming zullen worden onttrokken. Deze beleidsbeslissing leidt er toe dat de aantrekkelijkheid van de woningen op de huizenmarkt vermindert. Om te voorkomen dat eigenaren hierdoor schade ondervinden, zal het rijk woningen die binnen de veiligheidszone in engere zin liggen opkopen. De waardebepaling zal geschieden door onafhankelijke taxateurs, die de waarde bepalen als ware er geen marktprijs beïnvloedende veiligheidszone.

Omdat de woningen op termijn aan de woonbestemming worden onttrokken, houdt dit in dat iedereen er in kan blijven wonen zo lang hij of zij dat wil, doch uiterlijk tot 2015. Pas op het moment dat de eigenaar-bewoner wenst te verhuizen, kan dit aangemeld worden bij de overheid, die een aankoopprocedure in gang zet. Formeel kan pas met de aankoop van woningen begonnen worden nadat alle planologische procedures doorlopen zijn, dat wil zeggen tot en met vaststelling van het bestemmingsplan. Dit wordt verwacht in de loop van 1997. Aangezien hiermee eigenaren/bewoners die vóór die tijd moeten verhuizen gedupeerd zouden kunnen worden, is het ministerie van Verkeer en Waterstaat bereid eerder tot aankoop van de woning over te gaan. Een beleid hiervoor zal nog ontwikkeld worden. Daarbij zullen de financiële gevolgen van eerdere aankoop worden betrokken.

Juridische aspecten

De externe veiligheidszones in de PKB zijn globaal omdat deze nog niet op perceelsniveau zijn uitgewerkt. Door detaillering op de bestemmingsplankaarten zal, ten behoeve van de amovering, moeten worden bepaald welke woningen en bedrijven het betreft. De gemeenten zullen daartoe – bij de vaststelling of herziening van de bestemmingsplannen ten behoeve van de inpassing van de geluidszones rond Schiphol – ook de gestileerde veiligheidszones in de betreffende bestemmingsplannen moeten opnemen.

Het externe veiligheidsbeleid zal worden geïmplementeerd via het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zo nodig door het geven van aanwijzingen op basis van artikel 6 of 37 WRO. Met name de bestemmingsplannen vormen de juridische basis voor de effectivering van het beleid en het nemen van de daarvoor noodzakelijke maatregelen. In 1995 zal vastgesteld worden voor welke onderwerpen eventuele aanvullende wettelijke regelingen noodzakelijk zijn en in welk kader deze hun beslag moeten krijgen. Dit zal naar verwachting kunnen plaatsvinden in het kader van het Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid Luchthavens (ABEL). ABEL is een interdepartementaal project waarin het

externe veiligheidsbeleid voor de burgerluchthavens wordt uitgewerkt. Dit omvat onder andere de berekening en de beoordeling van externe veiligheidsrisico's bij burgerluchthavens. Bij de beoordeling van de risico's worden ook de juridische aspecten betrokken. Verwacht wordt dat eind 1995 de eerste resultaten beschikbaar zullen zijn.

Evaluatie

Vanaf 1999 zal elke 5 jaar worden 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 de risico's, dient daarbij ook gebruik te worden gemaakt van het voortschrijdend inzicht over de kwalitatieve ontwikkeling van de veiligheid per vliegbeweging en van de gegevens over het aantal vliegbewegingen; 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 wil zeggen geen toename van onveiligheid. Dit zal worden afgemeten aan de ontwikkeling van het gesommeerd gewogen risico binnen de externe veiligheidszone in ruime zin en in het toetsingsgebied 10^{-6} individueel risico.

4.5.4 Aanvoer vliegtuigbrandstof

Wat betreft externe veiligheid worden mogelijke risico's als gevolg van de aanvoer en distributie van vliegtuigbrandstof (kerosine) alleen veroorzaakt door de aanvoerroutes naar de luchthaven. Tot nu toe vindt aanvoer vooral plaats over water, in tankschepen via de binnenvaart.

Vanaf juli 1995 zal een nieuwe NAVO brandstof pijpleiding naar Schiphol in gebruik worden genomen. Deze pijpleiding zal ook gebruikt kunnen worden voor transport van kerosine voor civiele vliegtuigen. Tegen dit civiel medegebruik is echter een gerechtelijke procedure aangespannen.

Met betrekking tot de externe veiligheid zijn over de beide vervoerswijzen onderzoeken uitgevoerd door de Provincie Zuid-Holland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onderzoek van de Provincie concludeert met betrekking tot de risico's van het vervoer van kerosine over water dat het maximaal toelaatbaar risico tot juist op de oever ligt. Voor de direct aan de oever gelegen bebouwing in de gemeente Alphen aan den Rijn, Boskoop en Waddinxveen is daarom geen sprake van een onacceptabel hoog risico. In hetzelfde onderzoek van de Provincie wordt voor het verlagen van het risico op de vaarroute Gouwe-oude Rijn reeds gewezen op het gebruik van een bestaande NAVO pijpleiding voor kerosine. Met dit alternatief is de veiligheid van omwonenden gebaat: de leiding ligt voldoende ver van bebouwing. Voor dergelijke leidingen geldt een zoneringsbeleid van 5 meter aan weerszijden. In dit specifieke geval (gelet op de ligging van de leiding) zal een situatie ontstaan welke een ruim voldoende veiligheidsniveau voor de omgeving oplevert. Overigens zal ook het groepsrisico bij dit alternatief aanzienlijk lager zijn dan bij het gebruik van de vaarroute. Er moet daarbij worden opgemerkt dat er nog geen norm voor groepsrisico voor vervoer van gevaarlijke stoffen bestaat.

Samengevat kan geconcludeerd worden dat de aanvoer van kerosine voldoet aan de bestaande normstelling. In de toekomst bestaat bovendien de mogelijkheid dat het vervoer van kerosine naar Schiphol kan plaatsvinden door een NAVO pijpleiding hetgeen de risico's van het vervoer verlaagt.

4.5.5 Interne veiligheid

De risicoberekeningen in het IMER hebben betrekking op het risico buiten het luchthaventerrein. De verschillende modellen die bij de berekeningen gebruikt worden zijn daar ook op afgestemd. Om de risico-niveaus binnen de grenzen van de luchthaven vast te kunnen stellen zijn een nieuw spreidingsmodel, een nieuw gevolgmodel en een ongevalratio voor ongevallen op de luchthaven bepaald. Gebruikmakende van deze modellen zijn individueel risicoberekeningen gemaakt voor de referentiesituatie in 1990 en het stelsel 5P in 2015. Hieruit blijkt dat de berekende risico-niveaus ter plaatse van de passagiersterminals op de luchthaven variëren, maar overall, zowel voor de referentiesituatie als voor het stelsel 5P in 2015 tussen de 10^{-5} en 10^{-6} individueel risico liggen. Deze uitkomsten dienen beschouwd te worden als de thans best mogelijke schatting. Verder wordt vastgesteld dat de standaarddefinitie voor de berekening van het individueel risico wordt gehanteerd, waarin een permanent verblijf op de lokatie wordt verondersteld. Gelet op het bovenstaande acht het kabinet de berekende risiconiveaus op het luchthaventerrein aanvaardbaar.

4.6 Luchtverontreiniging en stank

Inleiding

Een aantal insprekers zijn van mening dat in de IMER en in deel 1 van de PKB onvoldoende wordt ingegaan op de effecten van het vliegverkeer op de mondiale luchtverontreiniging. Ook wordt bezwaar gemaakt tegen de in de IMER aangebrachte directe relatie tussen van de emissies door het luchtverkeer en het wegverkeer waar het de lokale luchtverontreiniging betreft. Met name maakt men bezwaar tegen de in IMER en PKB deel 1 gehanteerde veronderstelling dat de toename van de emissies door het vliegverkeer per saldo zullen worden gecompenseerd door de afname van de emissies door het wegverkeer. In het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. wordt gevraagd ook de eventuele geurhinder buiten het studiegebied te vermelden.

Mondiale luchtverontreiniging

In de PKB deel 1 is aangegeven dat het kabinet de Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (Nota LuLu) eind 1994 zou aanbieden aan de Tweede Kamer. Dit is enigszins vertraagd omdat de resultaten van het onderzoeksprogramma van de Europese Unie, *Aeronox*, later dan verwacht beschikbaar komen. Deze resultaten zijn nodig voor het noodzakelijke inzicht over de rol van de emissie van stikstofoxiden (NOx) door luchtverkeer op kruisvluchthoogte. De nota LuLu wordt naar verwachting in 1995 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Lokale luchtverontreiniging

Uit het IMER blijkt dat het aandeel van Schiphol in de lokale luchtverontreiniging beperkt is en varieert van 3% voor stoffen als koolmonoxyde (CO) en vluchtige organische stoffen (VOS) tot 12% voor de PAK's. Voor het wegverkeer varieert dit van 20% voor kooldioxyde (CO₂) tot 80% voor stoffen zoals koolmonoxyde (CO), zwarte rook en PAK's. In het IMER wordt aangegeven dat ondanks de groei van het luchtverkeer op Schiphol de concentraties in de regio met uitzondering van SO₂ zullen dalen ten gevolge van de te realiseren reducties in andere sectoren. Hierbij speelt het wegverkeer een belangrijke rol. De daling van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de woonomgeving is immers in belangrijke mate het gevolg van de verminderde bijdrage van het wegverkeer. Dit is een gevolg van het toenemend gebruik van katalysatoren en loodvrije benzine in het autoverkeer. Bij de berekeningen die in

het IMER gemaakt zijn, is uitgegaan van de ook in het SVV-II gehanteerde voorspellingen ten aanzien van de toekomstige groei van het wegverkeer, alsmede met de extra gevolgen als gevolg van de beoogde groei van Schiphol. Het is op zichzelf juist dat een grotere toename van het wegverkeer in de regio Schiphol dan in het IMER is aangenomen de nu berekende daling van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen ongunstig zou beïnvloeden. De in het kader van het project Mainport en Milieu Schiphol geformuleerde milieudoelstelling komt echter pas in gevaar wanneer er een veel grotere toename – met een factor 3,5 of meer – van het volume van het wegverkeer plaatsvindt dan nu is aangenomen.

In de inspraak is naar voren gebracht dat de veronderstelling ten aanzien van de daling van de concentraties ten gevolge van de reductie in andere sectoren in strijd is met het nationaal milieubeleid. Dit is niet het geval. Het beleid dient juist integraal te zijn. Voorts staat het algemene rijksbeleid niet in de weg dat lokaal en regionaal compensatie voor de ene sector wordt gevonden in de andere sector.

Geurhinder

Ten aanzien van geur is nader onderzoek gewenst naar de relatie tussen geurhinder en de concentratie van *Schipholgeur*. Dit onderzoek zal betrokken worden bij het op te stellen programma evaluatie en monitoring.

In het IMER zijn de milieu-effecten bepaald in een studiegebied van 10 bij 10 kilometer (100 km²) rondom de luchthaven. De geurconcentratiecontouren van 1 geureenheid per m³ (99,5 percentiel) liggen gedeeltelijk buiten dit studiegebied. Naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn in de volledige aantallen inwoners bepaald binnen de geurconcentratiecontouren van 1 geureenheid per m³ (99,5 percentiel) voor 1990 en voor 2015 voor de verschillende alternatieve banenstelsels. Gebleken is dat ook op basis van deze berekening geen toename van de geurhinder ten opzichte van 1990 plaats vindt. Aan de randvoorwaarde van tenminste *stand still* kan ook nu worden voldaan.

4.7 Bodem en water

Door het Hoogheemraadschap van Rijnland is de wijze waarop in het IMER de kwaliteit van bodem en water in de directe omgeving van Schiphol wordt beschreven aan de orde gesteld. Het Hoogheemraadschap is het niet eens met de conclusie dat het aandeel van de luchtvaart in de bodem- en waterverontreiniging in de regio gering is. In het kader van het programma evaluatie en monitoring en de aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet zal nader onderzoek worden verricht naar de invloed van van het vliegverkeer op de kwaliteit van het oppervlaktewater. Het Hoogheemraadschap van Rijnland zal bij dit onderzoek worden betrokken.

De voor de ontwikkeling van de luchthaven benodigde terreinen zullen – waar het gaat om bijvoorbeeld de bouw van een satelliet of de aanleg van startbanen en taxibanen – indien deze zijn verontreinigd moeten worden gereinigd. In een verkennend onderzoek zal worden vastgesteld of er op deze locaties verontreiniging van de bodem heeft plaatsgevonden. Wanneer van verontreiniging sprake is, zal de saneringsnoodzaak worden vastgesteld door middel van een nader onderzoek. Beoordeling van de resultaten van genoemde onderzoeken vindt plaats volgens de Wet bodembescherming en de daarin genoemde criteria (streefwaarden en interventiewaarden). Voor de vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer zullen daarnaast nulmetingen worden verricht bij te vergunnen (mogelijke bodembedreigende) activiteiten. De aan- en

afvoerstromen van (verontreinigde) grond ten behoeve van de bouwactiviteiten op de luchthaven zullen worden bewaakt.

De eventuele (water-) bodemverontreiniging als gevolg van depositie, veroorzaakt door de toenemende intensiteit van (lucht) verkeer op Schiphol zal waar mogelijk moeten worden bestreden. Aandacht zal uitgaan naar de belasting van de (water-) bodem met milieuverontreinigende stoffen van zowel het luchtverkeer als van het aan de luchthaven gerelateerde overige verkeer. Overeenkomstig het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) dienen het indammen van deze depositie alsmede het voorkomen van infiltratie in bodem en waterbodem belangrijke doelstellingen te zijn.

4.8 Gezondheid

Inleiding

De mogelijke gevolgen van het vliegverkeer voor de volksgezondheid en de in de IMER aangekondigde onderzoeken op dit gebied worden in veel inspraakreacties genoemd.

Onderzoek GGD

De Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst (GGD) Amstelland en Meerlanden heeft onderzoek gedaan naar de gezondheidstoestand van de bevolking rond Schiphol. Een belangrijk verschil met het onderzoek in het IMER dat door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) is uitgevoerd, is dat de GGD zich baseert op huisartsenbezoeken, terwijl het RIVM ziekenhuisopnamen heeft geregistreerd. De GGD komt in haar onderzoek tot de conclusie dat het aantal huisartsenbezoeken niet hoger is dan in het referentiegebied (Zuid-Kennemerland). Het RIVM trekt in feite een vergelijkbare conclusie op basis van ziekenhuisopnamen. Het RIVM komt in haar onderzoek tot de conclusie dat in de omgeving van Schiphol niet meer ziekenhuisopnamen voor luchtwegaandoeningen plaatsvinden dan elders in het MER-studiegebied. Omdat bij klachten over de gezondheid eerst de huisarts geconsulteerd wordt, kunnen ziekenhuisgegevens alleen een onderschatting van de gezondheidsproblemen opleveren. Het RIVM onderkent dit en heeft aanbevolen in het verdere onderzoek ook de huisartsgegevens te betrekken.

Het kabinet ziet het GGD onderzoek dan ook om deze redenen vooral als een aanvulling op het door het RIVM uitgevoerde onderzoek en ziet geen aanleiding op basis van het GGD onderzoek de resultaten van het RIVM onderzoek ter discussie te stellen.

Monitoring

De Gezondheidskundige evaluatie geeft een indruk van de huidige gezondheidstoestand van de bevolking in het gebied rond Schiphol. Het is echter een momentopname. In dit onderzoek zijn geen ernstige – en voor dit gebied specifieke – gezondheidsproblemen gesignaleerd. Een aantal gezondheidsaspecten (slaapverstoring, prestatievermindering en medicijngebruik) zal nader worden uitgewerkt in protocollen die gebruikt kunnen worden in het aangekondigde monitoringonderzoek. Verwacht wordt dat de monitoring in 1995 voor enkele aspecten kan starten. De voorbereidingen voor de nulmeting (de start van de monitoring) zijn inmiddels in volle gang.

In de periode 1995–1996 wordt een aantal deelonderzoeken in het kader van de gezondheidskundige evaluatie Schiphol uitgevoerd. Bestaande gezondheidsregistratiesystemen worden opgevraagd (1995), er wordt onderzoek gedaan naar slaapverstoring (1996), de ervaren geluidhinder in

relatie tot gezondheid (1996), voorkomen van PAK en fijn stof (1995) alsmede een binnenmilieu-ventilatieonderzoek (1995).

4.9 Internationale acties

Internationaal overleg

In aansluiting op de Nota Klimaatverandering heeft het kabinet het internationale overleg over de beheersing van de luchtverontreiniging door de luchtvaart voortgezet. Het internationale overleg op dit terrein loopt via de twee hieronder genoemde trajecten. Luchtvaartemissies staan in de belangstelling vanwege het *Klimaatverdrag* dat in 1994 in werking is getreden. De landen die het verdrag hebben geratificeerd, waaronder Nederland, zullen vanaf 1995 in een «Conference of Parties» (COP) doorgaan met de uitvoering en versterking van het verdrag. Voor de luchtvaart is met name de discussie over het toerekeningsvraagstuk van broeikasemissies door vliegverkeer van belang. Het standpunt van het kabinet over dit vraagstuk zal in de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (1995) worden geformuleerd. Internationaal overleg vindt ook plaats in het kader van de *International Civil Aviation Organisation* (ICAO). In het *Committee on Aviation and Environment Protection* (CAEP) wordt overlegd over onder meer internationale emissie-eisen en certificatieprocedures voor nieuwe straalmotoren. Nederland heeft in dit overleg een actieve rol. Het kabinet bepleit hier een verscherping van de de emissie-eisen.

Tarieven

In de reguliere contacten met de Europese Commissie en in het overleg binnen het Comité van Permanente Vertegenwoordigers is het heffen van accijns en BTW op vliegtuigbrandstof en diensten diverse malen door Nederland aan de orde gesteld, tot voor kort echter zonder veel bijval. Naar aanleiding van het rapport *Expanding Horizons* van een door de Europese Commissie ingestelde werkgroep («Comité des Sages») samengesteld uit onder meer vertegenwoordigers van een aantal luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en organisaties voor consumentenbelangen stelt de Europese Commissie dat speciale behandeling van de luchtvaart moeilijk te rechtvaardigen is. Bij initiatieven op het gebied van heffingen en accijns zullen de economische implicaties voor de luchtvaart wel worden meegewogen.

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.

Reductie nachtvluchten

Overeenkomstig de besluitvorming terzake in Europees verband hanteert het kabinet het uitgangspunt dat zogenoemde hoofdstuk 2 vliegtuigen vanaf 1 april 2002 niet meer worden toegelaten tot de

luchthaven. In aansluiting hierop heeft het kabinet in Europees verband bepleit hoofdstuk 2 vliegtuigen 's nachts reeds voor 2002 niet meer toe te laten. Tevens heeft het kabinet in Europees verband het initiatief genomen om een Europees beleid te ontwikkelen gericht op vermindering van het aantal nachtvluchten. Geconstateerd is inmiddels dat een draagvlak binnen de EU om de overeengekomen datum van uitfasering van hoofdstuk 2 vliegtuigen te vervroegen vooralsnog ontbreekt. Ook voor het Nederlands initiatief om een Europees beleid te ontwikkelen gericht op vermindering van het aantal nachtvluchten bestaat tot op heden binnen Europa geen draagvlak.

4.10 Evaluatie en monitoring

Naast de handhaving van de geluidszones, vindt ook evaluatie en monitoring van beide onderdelen van de dubbeldoelstelling – mainport en milieu – plaats. Deze is neergelegd in het programma Evaluatie en Monitoring, dat onderdeel is van de Aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet.

De evaluatie en monitoring voor wat betreft milieu-aspecten heeft ondermeer betrekking op luchtvaartgeluid, zowel binnen als buiten de zones waarbij mede gebruik zal worden gemaakt van het door de NV Luchthaven Schiphol geïnstalleerde geluidmeetnet. Het heeft ook betrekking op externe veiligheid, luchtverontreiniging en stank, alsmede bodem en water.

De mainport-aspecten betreffen ondermeer de capaciteit van de luchthaven voor het luchtverkeer, de punctualiteit van de afhandeling van dit verkeer in de lucht en op de grond, de relatieve positie van Schiphol ten opzichte van andere luchthavens in Europa, de netwerk-ontwikkeling van de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, de bereikbaarheid van de luchthaven via rail en weg en de ontwikkeling van de werkgelegenheid.

De evaluatie van de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven en omgeving betreft aspecten zoals de ontwikkeling van nieuwbouw binnen de diverse zones en de voortgang van de realisering van groenprojecten.

Tenslotte wordt in het programma Evaluatie en Monitoring aandacht gegeven aan de in de milieu-effecrapportage gesignaleerde leemten in kennis.

Voor de evaluatie van de gezondheidseffecten rond Schiphol wordt verwezen naar paragraaf 4.8 van deze Nota van Toelichting.

5 RUIMTELIJKE INRICHTING

5.1 Inleiding

De Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) acht de invulling van ruimtelijke kwaliteit in PKB deel 1 onvoldoende. Ruimtelijke kwaliteit wordt in deel 1 van de PKB te zeer op het niveau van de luchthaven zelf en zijn directe omgeving benaderd. Naar het oordeel van de RARO verdient ruimtelijke kwaliteit vooral op macro- (West-Europa) en mesoniveau (Randstad) nadere invulling. Op het door het kabinet voorgestelde vrijwaringsbeleid wordt in het algemeen positief gereageerd. Het kabinet geeft hieronder een toelichting op de verdere invulling aan dit beleid.

5.2 Ruimtelijke kwaliteit

Het kabinet heeft bij de voorbereiding van de besluitvorming over de ontwikkeling van Schiphol en omgeving gekozen voor een benadering die gericht is op de ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn directe omgeving. Daarbij zijn twee schaalniveaus onderscheiden: de directe inpassing van het banenstelsel, het luchtvaartterrein en infrastructuur en de ruimtelijke positionering van de luchthaven in de regio. Naar het oordeel van het kabinet is het met name op dit laatste schaalniveau waarop ook door het rijk de beleidskeuzes met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven en omgeving moeten worden gemaakt. Uitgangspunten zijn daarbij de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR).

Alle metropolen – steden of stedelijke agglomeraties met meer dan 3 miljoen inwoners – in West Europa beschikken over belangrijke internationale luchthavens. De veelzijdige structuur van uiteenlopende stedelijke functies en het internationale klimaat geldt als een aantrekkelijke vestigingsfactor. De luchthavens zijn van strategische betekenis voor de metropolen en voor de internationale concurrentiepositie van het land waarin ze gelegen zijn. Luchthavens vormen een essentiële schakel in het wereldwijde netwerk van luchtverkeersverbindingen.

Schiphol is wat betreft passagiersaantallen op dit moment – na Londen, Parijs en Frankfurt – de vierde luchthaven van West Europa met een uitstekend transferprodukt en is een van de grootste vrachtluchthavens van Europa. Wat een grote luchthaven tot een mainport maakt, is de wisselwerking tussen de functie van de luchthaven als vervoersknooppunt enerzijds en anderzijds haar bijdrage aan het grootstedelijk vestigingsmilieu in de regio. Een mainport is een internationale toplokatie, een knooppunt van vervoersmogelijkheden, verblijfsmogelijkheden, industrie en kantoren. Het stimuleert investeringen en kan een belangrijk uitstralingseffect (spinoff) op de omgeving hebben. Het versterken van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol is daarom van direct belang voor de concurrentiepositie van de metropool Randstad.

De nabijheid van de stedelijke knooppunten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht en de mainport Rotterdam, biedt een breed pakket van hoogwaardige vestigingsvoorwaarden. In de Randstad wordt een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu bevorderd. Prioriteit wordt gegeven aan investeringen voor onder meer toplokaties voor kantoren, hoogwaardige woningbouw, groenstructuur, internationale scholen en instituten en aansluiting op het net van hogesnelheidslijnen. De mainportfuncties van Schiphol en Rotterdam worden versterkt door

investeringen in achterlandverbindingen weg, water en rail en specifieke maatregelen op regionaal niveau.

Schiphol is een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke structuur van de Randstad. Door de combinatie van vier grote steden, het groene hart en de mainports Schiphol en Rijnmond heeft de metropool Randstad een hoge toekomstwaarde. De ligging van beide mainports in een sterk verstedelijkt gebied biedt grote kansen, maar dwingt ook tot het stellen van randvoorwaarden. Het evenwicht tussen de kwaliteit van het leefmilieu enerzijds en de economische ontwikkeling anderzijds moet worden behouden.

Concentratie van activiteiten en aansluiting op het hogesnelheidsnet versterkt de gebruikswaarde van de luchthaven en het vestigingsklimaat in de metropool Randstad. Er zijn echter ook bedreigingen. De concentratie van uiteenlopende functies en de aanwezigheid van twee *gateways* kan het streven naar een goede bereikbaarheid, een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede milieukwaliteit onmogelijk maken. Het toenemende luchtvervoer leidt tot congestie in het luchtverkeer en tot een verzwaring van de milieubelasting, vooral in en om de metropolen. Dit pleit voor substitutie van luchtverkeer door hoogwaardig railverkeer. Het ontwikkelen van een samenhangend netwerk van HSL-verbindingen en lucht-havens in Europees verband is wenselijk om tot een beperking van het regionale vliegverkeer binnen Europa te kunnen komen. Luchtvervoer blijft de meest aangewezen manier van hoogwaardig transport op intercontinentaal niveau. De ontwikkeling tot mainport is verbonden met de positie van de luchthaven in het Europese netwerk van vliegverbindingen.

Door de centrale ligging van Schiphol kunnen alle grote centra in de Randstad van de nabijheid van een internationaal vliegveld profiteren. Schiphol is goed aangesloten op het rail- en wegennet binnen de Randstad en via hoofdtransportassen en achterlandverbindingen met andere stedelijke knooppunten en economische centra in het achterland en het buitenland. Een goede bereikbaarheid van de luchthaven over land is een belangrijke voorwaarde voor de transport- en distributiefunctie. Voor het veiligstellen van de bereikbaarheid is de uitvoering van de in de PKB beschreven infrastructuurprojecten essentieel. De congestie in de Randstad en de bereikbaarheid van Schiphol door de autonome groei van de mobiliteit en de voorziene groei van de luchthaven is echter voor de toekomst een kritische factor. Het volgen en beoordelen van de ontwikkelingen en het tijdig treffen van maatregelen moet zorgdragen voor het handhaven van een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat.

Het kabinet acht het tegen deze achtergrond van groot belang in deze PKB duidelijkheid te bieden over de randvoorwaarden waarbinnen de luchthaven zich tot mainport kan ontwikkelen en de condities te bieden voor deze ontwikkeling. Deze duidelijkheid is noodzakelijk voor de partijen die deze ontwikkelingen moeten realiseren, maar ook voor de omgeving van de luchthaven. In de PKB wordt aangegeven op welke wijze en onder welke voorwaarden een duurzame ruimtelijke structuur en een beheerste groei van de luchthaven mogelijk is. Gezien de onzekerheden over ontwikkelingen in de luchtvaart acht het kabinet een zo groot mogelijke duidelijkheid nu, maar ook een zo groot mogelijke flexibiliteit in het uitvoeringstraject gewenst. Op de in de PKB-Schiphol aangegeven ijkmomenten kan worden vastgesteld of op basis van de feitelijke ontwikkelingen een herziening van het in deze PKB geformuleerde beleid wenselijk is.

5.3 Ruimtelijke zonering

Om bij de ontwikkeling van Schiphol de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, waar nodig te versterken en waar mogelijk nieuwe ruimtelijke kwaliteit te kunnen realiseren, is in de PKB Schiphol en Omgeving een strategie voor ruimtelijke kwaliteit ontwikkeld. Ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke inrichting worden daarbij in samenhang beschouwd. Hierbij spelen – naast de milieuzones voor geluid en externe veiligheid – drie zones een rol: de Schipholzone, de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en de Vrijwaringszone.

5.3.1 Schipholzone

Binnen de Schipholzone wordt de ontwikkeling van de luchthaven gerealiseerd. In dit gebied zullen ook luchthavengebonden bedrijventerreinen en infrastructuur ruimte eisen. Het kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen vereist met name in dit gebied de nodige flexibiliteit. Bij het realiseren en waarborgen van ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven moet kunnen worden ingespeeld op onvoorziene ontwikkelingen ten aanzien van mainport en milieu. Flexibiliteit in het ontwikkelingstraject tot 2015 vereist dat er nu selectief wordt omgegaan met de beschikbare ruimte tussen luchthaven en de directe (bebouwde) omgeving. Dit wordt bereikt door het, waar mogelijk, openhouden van de beschikbare ruimte en het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit aan het direct aangrenzend bestaand stedelijk gebied.

Figuur 5.1
Indicatieve begrenzing Schipholzone

Om ruimtelijke kwaliteit te behouden en eventueel te versterken, is een goede overgang noodzakelijk tussen de luchthaven en de stedelijke gebieden in de omgeving. Om dit te bereiken wordt de huidige Schipholzone uitgebreid, en wordt de verantwoordelijkheid van het Bestuursforum Schiphol – een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer alsmede de NV Luchthaven Schiphol – verbreed tot de bestemming, inrichting en het beheer van dit gebied.

Het in het Schipholconvenant (1986) vastgestelde gebied van de Schipholzone is uitgebreid met het (toekomstige) luchtvaartterrein, inclusief het gedeelte ten westen van de Hoofdvaart, de Lutkemeerpolder, de Oude Haagsewegzone, de Riekerpolder en de S21-zone, inclusief het bedrijventerrein Beukenhorst Oost-Oost. Het Bestuursforum Schiphol *nieuwe stijl* zal zich richten op het ontwikkelen van bedrijfsterreinen voor Schipholgebonden bedrijven, de aanleg van infrastructuur ten behoeve van deze bedrijventerreinen, de afstemming van het te voeren beleid met betrekking tot bestemmingen zoals kantoren, winkels, hotelaccommodatie en dergelijke, de ontwikkeling van natuur, landschap en recreatie alsmede het gebruik van de agrarische gronden binnen de Schipholzone. Het Bestuursforum Schiphol zal een Inrichtingskader opstellen waarin de verschillende plannen met betrekking tot de Schipholzone zijn verwerkt. Het Inrichtingskader geeft een beeld van de gewenste ontwikkelingen binnen de Schipholzone tot 2005, met een doorkijk naar 2015. De *Schiphol Area Development Company* (SADC) wordt belast met de uitvoering hiervan.

Het Bestuursforum Schiphol zal naar verwachting in 1995 de besluitvorming over het Bestuursforum *nieuwe stijl* afronden. Met betrekking tot figuur 10 in deel 3 van de PKB, waarin de toekomstige begrenzing van de Schipholzone indicatief is aangegeven wordt nog een voorbehoud gemaakt waar het gaat om de grens van de Schipholzone ten westen van de Hoofdvaart. Met name waar het gaat om de inrichting van de overgangsgebieden zal door het Bestuursforum nog een nadere afstemming plaatsvinden met de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem en het Uitwerkingsplan Mainport en Groen.

5.3.2 Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem

Door de uitbreiding van luchthaven Schiphol en de ontwikkeling van woongebieden, bedrijventerreinen en infrastructuur staat de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied in de omgeving van de luchthaven onder druk. De uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude in zuidelijke richting kan dan ook worden gezien als tegenhanger van deze ontwikkeling. De omvang van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem (figuur 11 PKB) komt door deze uitbreiding meer in overeenstemming met de schaal van de toekomstige ontwikkelingen van luchthaven en stedelijk gebied.

Het bufferzonebeleid vindt zijn grondslag in het nationaal verstedelijkingsbeleid. Dit beleid is gericht op een gelede stedelijke ontwikkeling; dat wil zeggen dat voorkomen moet worden dat stedelijke gebieden aan elkaar groeien en dat landelijke gebieden tussen stadsgebieden verstedelijken.

Figuur 5.2
Begrenzing rijksbufferzone
Amsterdam-Haarlem

Door aanwijzing van een deel van het gebied van de noordelijke Haarlemmermeer als bufferzone wordt vanuit het nationaal ruimtelijk beleid aangegeven dat het handhaven of ontwikkelen van «groene functies» in het gebied gewenst is. Dit betekent ondermeer het tegengaan van woonbebouwing, verglazing en bedrijfsterreinen en het handhaven en/of het versterken van de landschappelijke structuur. Bebouwing functioneel behorend bij de uitoefening van een gewenste groene functie – bijvoorbeeld bloembollenteelt – wordt wel toegestaan. Dit beleid zal verder worden uitgewerkt in het provinciale streekplan en de gemeentelijke bestemmingsplannen. Waar de vigerende bestemming niet in overeenstemming is met de doelstellingen van het bufferzonebeleid kan de aanwijzing betekenen dat aan de gemeente wordt voorgesteld de bestemming aan te passen. Wanneer de vigerende bestemming wel overeenkomt met de doelstellingen van het beleid, maar sprake is van een te zwakke functie om de stedelijke druk te weerstaan, kan het zinvol zijn de landelijke functie te versterken om zo de doelstellingen van het bufferzonebeleid te bereiken.

Van de provincie en de gemeenten binnen de rijksbufferzone wordt verwacht dat zij in hun ruimtelijke plannen en maatregelen uitvoering geven aan het bufferzonebeleid. Het rijk zal daarop toezien door het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Hoewel de doelstelling van het bufferzonebeleid gericht is op het behoud van het landschappelijk karakter, vervult de nieuwe bufferzone Amsterdam-Haarlem ook een belangrijke functie voor de bevolking van de aanliggende steden. Hierbij kan gewezen worden op de reeds gereali-

seerde, en deels in aanleg zijnde, recreatiegebieden en het geschikt maken van agrarische gebieden voor recreatief medegebruik. Door vermindering binnen het gebied van de planologische onzekerheid, zal sprake kunnen zijn van een mogelijke toename van de bereidheid tot investeringen in agrarische en groene functies.

5.3.3 Vrijwaringszone

De ontwikkeling van Schiphol tot mainport heeft gevolgen voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van de luchthaven. Daarnaast is de mogelijkheid aanwezig dat, door ongewenste ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven, de groei van Schiphol tot mainport binnen de in de PKB gestelde randvoorwaarden onder druk komt te staan. Om er voor te zorgen dat bestaande ruimtelijke kwaliteit wordt gehandhaafd of verbeterd, nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd, hoge concentraties van mensen zoveel mogelijk worden tegengegaan en de gewenste ontwikkeling van Schiphol niet wordt gefrusteerd, is de vrijwaringszone ingesteld.

Figuur 5.3
Begrenzing Vrijwaringszone

Motivering

Binnen de vrijwaringszone geldt een vrijwaringsbeleid gebaseerd op ruimtelijke kwaliteit hetgeen ruimtelijke en milieucomponenten bevat. De ruimtelijke componenten zijn openheid, flexibiliteit en duurzaamheid. De milieucomponenten zijn geluidhinder luchtvaart en externe veiligheid luchtvaart. Het vrijwaringsbeleid is ruimtelijk beleid, hetgeen betekent dat het niet normstellend is maar – samen met het bestaande ruimtelijk

inrichtingsbeleid – een afwegingskader biedt met betrekking tot de ruimtelijke inrichting binnen de zone. Aan de hand van de drie kwaliteits-elementen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde wordt het nut van het vrijwaringsbeleid beschreven.

Gebruikswaarde

Het is van belang dat bij het gebruik van de ruimte in de omgeving van Schiphol zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de hinderlijke effecten van de luchthaven. Om het aantal gehinderden in de omgeving van Schiphol zoveel mogelijk te beperken dienen milieugevoelige functies zover als mogelijk van de luchthaven verwijderd te zijn, zodat er een beter evenwicht wordt bereikt tussen de luchthavenfuncties enerzijds en de woon- en werkfuncties alsmede de recreatie- en natuurfuncties anderzijds. De introductie van dit beleid betekent een ruimtelijke ordeningskeuze voor een goed woon- en leefklimaat met een aanvaardbaar geluidsniveau en extern veiligheidsrisico.

Belevingswaarde

De beleving van de omgeving van Schiphol is de beleving van een polderlandschap met een landschappelijke openheid. Er wordt veel waarde gehecht aan het behoud van deze bestaande kwaliteit. In bepaalde gedeelten van het gebied is echter de stedelijke druk zichtbaar aanwezig. Het is daarom van belang dat in een ruim gebied zoveel mogelijk de voorkeur wordt gegeven aan andere dan verstedelijkingsfuncties, waarbij de landschappelijke openheid gehandhaafd blijft.

Toekomstwaarde

Om de toekomstige ruimtelijke flexibiliteit in de omgeving van de luchthaven te behouden dient een verdergaande verstedelijking zoveel mogelijk te worden voorkomen. Eventuele nieuwe inzichten ten aanzien van het ruimtegebruik van de luchthaven of een in de toekomst eventueel gewijzigd milieubeleid maken dat ruimtelijke flexibiliteit in de omgeving van Schiphol gewenst is. Het strak inklemmen van de luchthaven in een verstedelijkt gebied is daarom ongewenst.

Ruimtelijk beleid

Om te zorgen voor een goed woon- en leefmilieu in een ruim gebied rond Schiphol zal binnen de vrijwaringszone een ruimtelijk beleid worden gevoerd dat tevens ondersteuning biedt aan de milieukwaliteit voor wat betreft de geluidhinder en de externe veiligheid. Uitgangspunten daarbij zijn het handhaven van de openheid en de kenmerkende identiteit van het gebied, versterking van de groenstructuur en het verbeteren van het woon- en vestigingsklimaat. Om het open karakter in stand te houden, het aantal gehinderden beperkt te houden en de ruimtelijke flexibiliteit van het gebied voor de toekomst te verzekeren zal het gebied waar mogelijk gevrijwaard dienen te blijven van verdere verstedelijking.

Het vrijwaringsbeleid dient hoofdzakelijk als ondersteuning en gedeeltelijk als versterking van veelal reeds bestaande beleidsinstrumenten op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Binnen de vrijwaringszone zijn diverse andere, elkaar deels overlappende zelfstandige beleidsregimes aanwezig. Het gaat hierbij concreet om beleid ten aanzien van de rijksbufferzone, geluidhinder, externe veiligheid, de Schipholzone en het ABC-locatiebeleid. Een beschrijving van deze beleidsregimes wordt gegeven elders in deze nota van toelichting en in het Besluit Geluidhinder Grote Luchtvaartterreinen. Hierdoor geldt voor sommige gebieden binnen de vrijwaringszone een strenger rijksbeleid dan voor andere delen. In geval van overlappende beleidsregimes geldt steeds het strengste beleidsregime. Deze cumulatie van beleidsregimes leidt tot een gewenste differentiatie in het beleid binnen de

vrijwaringszone, in die zin dat over het algemeen de strengheid van het beleid afneemt naarmate de afstand tot de luchthaven toeneemt. De meerwaarde van het vrijwaringsbeleid is dat het samenhang aanbrengt tussen de bestaande beleidsinstrumenten en voor het gehele gebied van toepassing is. Het vrijwaringsbeleid biedt een afwegingskader voor provincies en gemeenten met de mogelijkheden om binnen de vrijwaringszone tot een gedifferentieerd ruimtelijk beleid te komen.

Het vrijwaringsbeleid is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te handhaven of te verbeteren. Om dit te kunnen bereiken zal aan een aantal functies beperkingen worden gesteld. Het vrijwaringsbeleid legt geen beperkingen op aan ontwikkelingen op grond van vigerende bestemmingsplannen.

Voor de woningbouw geldt een zeer terughoudend beleid waar het gaat om nieuwe bouwplannen binnen de vrijwaringszone. In principe mogen geen nieuwe woningen binnen het gebied worden toegelaten. Incidentele woningbouw zal slechts worden toegestaan wanneer daarvoor zwaarwegende argumenten aanwezig zijn, hetgeen het geval is bij gebondenheid aan bedrijfsvoering, bij vervangende nieuwbouw, bij functiewijziging van gebouwen in een woonbestemming (bijvoorbeeld scholen, kerken of bioscopen) en bij opvulling van kleine open gaten binnen aaneengesloten bebouwing. Bij vervangende nieuwbouw van woningen geldt dat het totaal aantal gehinderden in de nieuwe situatie niet wezenlijk mag toenemen. Functiewijziging van gebouwen in woonbestemming is alleen toegestaan in de bebouwde kom en indien de noodzaak daartoe expliciet is aangetoond. In omvang dient dit beperkt te zijn tot het opvullen van kleine open gaten binnen de bebouwde kom.

Het zeer terughoudende beleid met betrekking tot nieuwe woningbouwplannen houdt mede verband met het externe veiligheidsbeleid (zie par. 4.5.3). In het externe veiligheidsbeleid is sprake van een toetsingsgebied, dat overeenkomt met de 10^{-6} individueel risico-contour, waarbinnen het gesommeerd gewogen risico niet mag toenemen. Dit toetsingsgebied valt vrijwel geheel binnen de vrijwaringszone. Om de beoogde stand-still te realiseren zou nieuwbouw van woningen binnen de vrijwaringszone tot gevolg kunnen hebben dat aanvullende amovering van woningen binnen de veiligheidszone in ruime zin noodzakelijk wordt. Het kabinet acht mede daarom een zeer terughoudend beleid noodzakelijk wat betreft het toestaan van nieuwe woningbouwplannen binnen de vrijwaringszone.

Voor bedrijven en kantoren geldt dat vestiging van nieuwe risico-bronnen, 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 mogen worden gevestigd en bestaande risicobronnen niet mogen worden uitgebreid, als het risico van calamiteiten voor omwonenden daardoor significant wordt verhoogd. Wanneer sprake is van een nieuwe activiteit of uitbreiding van een bestaande activiteit met een risicodragend karakter, moet bij de risico-berekening van de betreffende inrichting ook rekening worden gehouden met de risico's als gevolg van het vliegverkeer en de mogelijke gevolgen voor de omgeving. Vervolgens wordt de vergunningverlening ten behoeve van de inrichting gebaseerd op de uitkomst van de risico-berekening en getoetst aan de voor inrichtingen geldende normen met betrekking tot externe veiligheid.

Om in de vrijwaringszone te zorgen voor een beperking van de kans op het optreden van calamiteiten met grote aantallen slachtoffers onder de bevolking, het in stand houden van een goede bereikbaarheid van de

luchthaven, het behoud van de landschappelijke openheid en toekomstige ruimtelijke flexibiliteit worden gemeenten en provincies 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. Deze selectiviteit dient 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. Deze selectiviteit heeft betrekking op de invulling van bedrijfsterreinen met typen bedrijven en niet op de locatiekeuze van bedrijfsterreinen zelf. Hierbij geldt dat over het algemeen de strengheid van het beleid afneemt naarmate de afstand tot de luchthaven toeneemt. In de afweging dient zowel de de locatiekeuze en de invulling van bedrijfsterreinen getoetst te worden aan de uitgangspunten van het ABC-locatiebeleid. Het geformuleerde vrijwaringsbeleid vormt geen belemmering voor de vestiging van arbeidsextensieve haven- en industrieactiviteiten in het Westelijk Havengebied van Amsterdam en de eventueel te realiseren haven- en industriegebieden in het Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied. Vrijwaring in deze gebieden van activiteiten – anders dan op grond van de milieuwetgeving en het veiligheidsbeleid met betrekking tot risicobronnen zoals bovengenoemd – is daar uit ruimtelijk ordeningsoogpunt en het externe veiligheidsbeleid voor de luchthaven Schiphol niet noodzakelijk.

Naast woningen, bedrijven en kantoren zijn er nog andere milieu-gevoelige bestemmingen die relatief hoge concentraties mensen met zich meebrengen. Voor bestemmingen zoals ziekenhuizen, verpleegtehuizen, scholen, gevangenissen, geldt hetzelfde beleid als ten aanzien van woningen. Voor nieuwe intensieve recreatievoorzieningen met een hoge verblijfsduur (zoals vakantieparken) geldt dat zij bij voorkeur buiten de vrijwaringszone dienen te worden gerealiseerd. Daarnaast liggen binnen de vrijwaringszone een aantal bestaande en geplande recreatiegebieden. Deze zullen als gevolg van de ontwikkeling van de luchthaven en het verleggen van de geluidbelasting van stedelijke gebieden naar niet-stedelijke gebieden aan kwaliteit inboeten zonder overigens binnen de noordvleugel van de Randstad hun kwaliteiten of functies als geheel te verliezen.

Een meer gedetailleerde invulling van het beleid is een verantwoordelijkheid van de lagere overheden. Van de provincie(s) en gemeente(n) die geheel of gedeeltelijk binnen de vrijwaringszone liggen wordt verwacht dat zij in hun ruimtelijke plannen en maatregelen uitvoering geven aan dit ruimtelijk beleid. Het rijk zal hierop toezien door middel van het instrumentarium van de WRO.

Begrenzing

Het vrijwaringsbeleid is bedoeld voor een ruimer gebied dan de wettelijk vastgestelde geluidszones luchtvaart en de in PKB deel 1 genoemde veiligheidszones. In PKB deel 1 staat dat een vrijwaringszone zal worden aangegeven die ongeveer overeenkomt met de 30 Ke-geluidcontour en die de contour 10^{-6} Individueel Risico vrijwel geheel omvat. In het Bestuurlijk Overleg is door velen de wens uitgesproken dat de begrenzing van de vrijwaringszone gebaseerd zou moeten zijn op meer dan alleen één van de milieucomponenten. Eenzijdige begrenzing op basis van 30 Ke wekt bij velen, ten onrechte, de indruk dat het een extra reservering voor de luchthaven zou zijn.

De RARO bepleit in haar advies een ruimere omvang van de vrijwaringszone en vraagt zich daarbij af of grootschalig bouwen binnen de 20 Ke-contour niet zou moeten worden vermeden. Zij verzoekt het kabinet, vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, de VINEX-

woningbouwlocaties in de omgeving van de luchthaven nader in beschouwing te nemen.

In dit kader acht het kabinet het relevant te wijzen op hetgeen reeds eerder in paragraaf 4.3.4 van deze Nota van Toelichting naar voren is gebracht met betrekking tot het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour. In de situatie waarin het banenstelsel 5P in gebruik is, neemt – ondanks de toename van het vliegverkeer – het aantal ernstig gehinderden binnen de 20 Ke-contour zeer fors af, van 92.000 in 1990 naar 54.000 in 2015. Ook bij realisering van de thans voorziene VINEX-woningbouwlocaties, die voor een gering deel binnen de 20 Ke-contour vallen, blijft sprake van een flinke daling van het aantal ernstig gehinderden. Daarnaast is het kabinet van mening dat, hoewel ook buiten de 30 Ke-contour nog sprake kan zijn van ernstige hinder als gevolg van het vliegtuiglawaai, deze geluidbelasting in een stedelijke omgeving – waarbij een groot aantal andere geluidbronnen aanwezig is – niet onaanvaardbaar is. Daarbij heeft het kabinet mede overwogen dat de in de Randstad beschikbare ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties schaars is. Op basis van deze factoren acht het kabinet het niet noodzakelijk de VINEX-locaties in de omgeving van Schiphol te heroverwegen en acht het kabinet het ook niet wenselijk de begrenzing van de vrijwaringszone te laten samenvallen met de 20 Ke-contour.

De begrenzing van de vrijwaringszone is bepaald aan de hand van vigerend en voorgenomen ruimtelijk beleid en van landschappelijke gegevens. Daarnaast heeft de inhoud van het beleid, hetgeen gebaseerd is op ruimtelijke- en milieucomponenten, een rol gespeeld bij de vaststelling van de zone. De begrenzing is in deel 3 van de PKB indicatief aangegeven in figuur 12. Alleen waar de begrenzing samenvalt met de grens van de rijksbufferzone is deze definitief.

Bij de bepaling van de begrenzing van de vrijwaringszone is uitgegaan van de volgende elementen:

- a. het gebied gelegen binnen de 30 Ke-geluidscontour, behorende bij de definitieve gereserveerde geluidszone. De contour 10^{-6} individueel risico valt bijna geheel binnen dit gebied. Doel hiervan is om binnen dit gebied te komen tot een integratie van externe veiligheid, geluidsnormering en ruimtelijk beleid.
- b. gebieden gelegen rondom de genoemde 30 Ke-geluidscontour die op grond van bestaand ruimtelijk beleid en landschappelijke overwegingen een sterke samenhang met de gebieden binnen de 30 Ke-geluidscontour vertonen en waarvoor een vorm van vrijwaringsbeleid reeds gangbaar is.

Tot deze gebieden behoort de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. Doel is hier het vrijwaren van verstedelijking alsmede de handhaving en deels versterking van de samenhangende groenstructuur tussen de stadsgewesten Amsterdam en Haarlem-IJmond. Tevens behoren hiertoe de gebieden het Amsterdamse Bos en de Schinkelpolder, met als doel het handhaven en indien mogelijk versterken van de groenstructuur op lokaal niveau.

De provincie(s) kunnen de begrenzing voorzover betrekking hebbend op punt a nader uitwerken door vaststelling van de grens mede aan de hand van concrete gebieden rond de 30 Ke-geluidscontour behorende bij de definitieve gereserveerde geluidszone. Waar een dergelijke uitwerking niet plaatsvindt, gaat het rijk bij de handhaving van het vrijwaringsbeleid uit van de 30 Ke-geluidscontour.

5.3.4 Overzicht zonering

Rond de luchthaven zijn meerdere zones ingesteld met een verschillende doorwerking in het toegestane gebruik van de ruimte. Hierbij is een onderscheid te maken in zones die een relatie hebben met de milieubelasting in het gebied rond de luchthaven (geluid en externe veiligheid) en zones die een relatie hebben met de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied. In onderstaand schema zijn de verschillende zones aangegeven met daarbij de beleidsconsequenties ten aanzien van woningbouw en overige bestemmingen.

Voor een volledig overzicht van het beleid met betrekking tot woningen binnen de verschillende Ke contouren rond de luchthaven wordt verwezen naar het Besluit Geluidhinder Grote Luchtvaartterreinen (BGGL).

Tabel 5.1
Overzicht ruimtelijk beleid woningbouw en overige bestemmingen binnen geluidszones, veiligheidszones en ruimtelijke zones.

Milieuzones

Geluid

zone	woningbouw	overige bestemmingen
65 Ke en hoger	<ul style="list-style-type: none"> • gronden worden aan de woonbestemming onttrokken; woningen > 65 Ke worden gesloopt • verbod nieuwe woningbouw • vervangende nieuwbouw niet toegestaan 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen
55–65 Ke	<ul style="list-style-type: none"> • verbod nieuwe woningbouw • vervangende nieuwbouw niet toegestaan • bestaande woningen isoleren of slopen 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen
45–55 Ke	<ul style="list-style-type: none"> • verbod nieuwe woningbouw • vervangende nieuwbouw niet toegestaan • bestaande woningen isoleren 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen
40–45 Ke	<ul style="list-style-type: none"> • verbod nieuwe woningbouw, en bedrijfswoningen • ontheffing mogelijk met isolatieplicht • vervangende nieuwbouw niet toegestaan, tenzij..... • bestaande woningen isoleren 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen
35–40 Ke	<ul style="list-style-type: none"> • verbod nieuwe woningbouw, en bedrijfswoningen • ontheffing mogelijk met isolatieplicht • vervangende nieuwbouw niet toegestaan, tenzij ... 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen
LAeq 26 dB(A)	<ul style="list-style-type: none"> • slaapvertrekken van bestaande woningen isoleren • geen planologische beperkingen nieuwbouw • slaapvertrekken nieuwe woningen isoleren 	<ul style="list-style-type: none"> • voor geluidsgevoelige gebouwen geldt hetzelfde als voor woningen

Externe Veiligheid

zone	woningbouw	overige bestemmingen
Veiligheidszone in engere zin	<ul style="list-style-type: none">• uiterlijk in 2015 bewoningsvrij	<ul style="list-style-type: none">• geen vestiging nieuwe bedrijven• handhaving bestaande bedrijven bij gering aantal arbeidsplaatsen per hectare.• geen nieuwe risicobronnen in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing
Veiligheidszone in ruime zin	<ul style="list-style-type: none">• bouwverbod	<ul style="list-style-type: none">• geen vestiging nieuwe bedrijven• handhaving bestaande bedrijven bij gering aantal arbeidsplaatsen per hectare.• geen nieuwe risicobronnen in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing

Ruimtelijke zones

zone	woningbouw	overige bestemmingen
Vrijwaringszone	<ul style="list-style-type: none">• geen nieuwe woningbouw, tenzij...	<ul style="list-style-type: none">• selectiviteit t.a.v. vestiging nieuwe bedrijven en kantoren• voor milieugevoelige bestemmingen die relatief hoge concentraties mensen met zich meebrengen geldt hetzelfde als voor woningen• geen nieuwe risicobronnen in de nabijheid van aaneengesloten woonbebouwing
Rijksbufferzone	<ul style="list-style-type: none">• tegengaan woonbebouwing	<ul style="list-style-type: none">• tegengaan van verglazing en bedrijfsterrinen• handhaven/versterken landschappelijke structuur
Schipholzone	<ul style="list-style-type: none">• niet van toepassing	<ul style="list-style-type: none">• realisatie ontwikkeling luchthaven:<ul style="list-style-type: none">– luchthavengebonden bedrijventerreinen– infrastructuur

5.4 Luchtvaartterrein

Op verzoek van het rijk is door de NV Luchthaven Schiphol (NVLS) een nadere invulling gegeven aan de in het kader van deel 1 van de PKB geboden informatie over de ruimtelijke ontwikkeling van de luchthaven tussen nu en 2015.

Satellieten

In plaats van een kralensnoer van drie tot vier satellieten waarvan bij het opstellen van deel 1 van de PKB werd uitgegaan – en die reden was voor het in de PKB aangeven van een zoekruimte voor de ontwikkeling van satellieten – wordt nu door de NVLS de voorkeur gegeven aan de realisatie van één (grotere) satelliet. Deze oplossing voldoet aan de door het rijk gehanteerde randvoorwaarde dat de satellieten ten zuid-oosten van de Hoofdvaart moeten blijven. De voor de bouw van de satelliet te reserveren ruimte heeft een andere vorm dan in deel 1 van de PKB werd voorzien. De westelijke begrenzing van het satellietgebied ligt langs de Hoofdvaart, waarbij de kavelstructuur wordt gevolgd. De afstand tussen de taxibanen en Hoofddorp zal zo groot mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft geen bezwaar tegen deze inrichting van het satellieten-

gebied. Het kabinet gaat er daarbij van uit dat dit geen zwaardere belasting door grondlawaai in Hoofddorp geeft ten opzichte van de in het IMER beschreven effecten.

Secundaire functies

De NVLS heeft verzocht de grens van het luchtvaartterrein ten opzichte van deel 1 van de PKB aan te passen in de lokatie Post Sloten, gelegen in de *oksel* van de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan. Reden hiervoor is de ruimtebehoefte voor secundaire functies. Dit zijn functies die voor de passagiers- of vrachtafhandeling niet essentieel zijn en daarom niet noodzakelijkerwijs op het centrale areaal gevestigd hoeven te zijn. Het kabinet kan met deze grenswijziging, alsmede met het gebruik van dit gebied voor secundaire functies, instemmen. De NV Luchthaven Schiphol zal aan een deel van dit gebied (tenminste 18 ha.) een groene invulling geven. Het kabinet gaat ervan uit dat de NVLS in overleg met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer de inrichting van deze locatie nader zal uitwerken en deze zal laten aansluiten bij de inrichting van het aangrenzende overgangsgebied tussen de luchthaven en Badhoevedorp.

Gebied ten westen van Hoofdvaart

Het gebied ten westen van de Hoofdvaart zal in het bestemmingsplan worden aangeduid als bestemd voor agrarische doeleinden (met ecologisch beheer).

Begraafplaatsen

Bij de begrenzing van het luchtvaartterrein is rekening gehouden met de begraafplaatsen langs de Vijfhuizerweg. De begraafplaatsen liggen buiten het luchtvaartterrein, en blijven via de openbare weg bereikbaar.

Figuur 5.4
Indicatieve begrenzing luchtvaartterrein

5.5 Infrastructuur

Mainportontwikkeling en infrastructuur

De in de PKB opgenomen infrastructuurprojecten maken deel uit van de Integrale Verkeers- en Vervoerstudie voor de Noordvleugel (INVERNO). Door alle partijen in de regio, zijnde het rijk, de provincie Noord-Holland en de vervoerregio's worden de SVV-II doelstellingen, zijnde een landelijke beperking van de groei van de automobiliteit in 2010 tot maximaal 35% ten opzichte van 1986, vertaald naar een streefbeeld van 20% voor de noordvleugel van de Randstad. Dit streefbeeld zal via een samenhangend pakket van maatregelen bereikt moeten worden. Hierin wordt naast de uitvoering van een groot aantal infrastructuurprojecten een aantal mobiliteitsgeleidende maatregelen gepresenteerd zoals het parkeerbeleid, het locatiebeleid, vervoermanagement, het prijsbeleid en dergelijke.

Met het beschreven maatregelenpakket, waaronder de gerichte aanleg van openbaarvervoer- en infrastructuur, kan de bereikbaarheid van Schiphol en omstreken in relatie tot de woon-werkgebieden nu en in de nabije toekomst gewaarborgd worden, en het milieu zoveel mogelijk worden gespaard. Verder spelen de geplande VINEX woningbouwlocaties hierbij een belangrijke rol. De ligging en de kwaliteit van de ontsluiting van de lokaties waarborgen een woon-werkrelatie die is gericht op optimaal gebruik van het openbaar vervoer.

Hoofdwegennet

De voornaamste mogelijkheden om de congestie in de noordvleugel van de Randstad op korte termijn te bestrijden liggen op het vlak van de mobiliteitsbeïnvloeding en verkeersbeheersing. Daarom wordt gewerkt aan de uitvoering van een verkeersbeheersingsplan. Uitvoering van dit intensieve programma, waarvoor in het MIT 1995-1999 extra middelen worden vrijgemaakt, betekent op korte termijn een capaciteitsverhoging van 15% op het hoofdwegennet.

In het PASO is in het uit te voeren maatregelenpakket overeengekomen dat de tunnelprojecten (Wijkertunnel en verbreding Coentunnel) conform nadere besluitvorming zullen worden uitgevoerd. Het INVERNO bevestigt dit. De aanleg van de Wijkertunnel is in uitvoering. De opening wordt in augustus 1996 verwacht. Voor de rijksweg A9 vanaf Velsbroek tot het knooppunt Badhoevedorp is een begin gemaakt met een trajectstudie/-MER. De mogelijke omlegging van de A9 ter hoogte van Badhoevedorp is een onderdeel van deze studie.

Aanpassingsinrichting

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. Er zullen bij de verdere uitwerking maatregelen en voorzieningen worden getroffen om een zo goed mogelijke inpassing van deze nieuwe infrastructuur – en de daarmee samenhangende mitigerende maatregelen – te verzekeren. Daarbij gaat het ondermeer om maatregelen ter verzekering van een goede landschapsstructuur, een goede agrarische structuur, de waterbeheersing, de ontsluiting van het omliggende gebied en het opheffen van doorsnijdingen en andere barrières in het huidige grondgebruik (utilitair en recreatief), alsmede het treffen van landschappelijke voorzieningen.

Het instrument van de Aanpassingsinrichting (uit de Landinrichtingswet) biedt goede mogelijkheden om de uitvoering van 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) vindt na het uitkomen van het kabinetsstandpunt over de PKB Schiphol en Omgeving plaats.

Openbaar vervoer

Het rijk streeft naar het vervoeren van 40% van de passagiers en het personeel van de luchthaven met het openbaar vervoer. Daartoe is in het kader van het Plan van Aanpak Schiphol en omgeving (PASO) een aantal maatregelen voorgesteld ter verbetering van het openbaar vervoer in de regio Schiphol. In het oog springende ontbrekende schakels voor het openbaar vervoer ten behoeve van de bereikbaarheid van Schiphol zijn de Utrechtboog (rechtstreekse verbinding vanuit Utrecht en zuidoost-Nederland voor zowel reizigers en woon-werkverkeer) en de Hemboog (primair voor woon-werkverkeer met herkomst ten noorden van het Noordzeekanaal). Voor de aanleg van de Utrechtboog zijn in het MIT 1995–1999 de middelen opgenomen, waardoor in 1997 gestart kan worden met de aanleg. Over de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Duivendrecht wordt in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (CAU) op korte termijn een beslissing genomen. Deze projecten zijn naar verwachting onderdeel van het tracé voor de HSL-Oost tussen Schiphol en de Duitse grens. De railprojecten «Utrecht-Emplacement», «Utrecht-Lunetten» en «werken in Arnhem» – waaraan thans (ten dele) wordt gewerkt – zijn eveneens geschikt voor de toekomstige HSL-verbinding naar Duitsland. Voor de overige delen van het tracé moet de financiële dekking nog aangegeven worden.

Onderliggend wegennet

De aanleg en instandhouding van projecten behorend bij de ontsluiting van Schiphol behoort tot de verantwoordelijkheid van de lagere overheden.

Voor de aanpassing van het onderliggend wegennet is door het rijk inmiddels f 18 miljoen toegezegd. Voor de financiering van de realisatie van projecten in het onderliggend wegennet kan een beroep worden gedaan op de gebundelde doeluitkering die vanaf 1995 door het rijk jaarlijks vanuit het Infracfonds voor de vervoerregio ROA beschikbaar gesteld wordt. In de UMER-S5P en de aanpassingsinrichting voor de Verlengde Westrandweg en de parallelle vijfde baan wordt aangegeven hoe de structuur van het onderliggend wegennet na aanleg van de vijfde baan eruit komt te zien. Bestaande verbindingen worden zoveel mogelijk gehandhaafd.

Bedrijventerreinen

De bedrijvenlocaties Schiphol-Rijk, Schiphol-Zuid en Schiphol-Oost zijn in deel 1 als C-locaties aangemerkt. Voor deze locaties geldt – gezien de voorgenomen aanleg van de Zuidtangent – dat afhankelijk van het tracé en de vervoerswaarde van de Zuidtangent een deel van deze locaties in de toekomst mogelijk als B-locatie kan worden ontwikkeld. De locaties kunnen echter pas als B-locatie worden ontwikkeld indien het zeker is dat de aanwezigheid en kwaliteit van het openbaar vervoer dusdanig zal zijn dat een B-profiel ook gerechtvaardigd is. Vanaf dat moment wordt uitsluitend B-bedrijvigheid toegelaten en is een B-parkeernorm van kracht.

5.6 Groenstructuur

Balans tussen stedelijk en landelijk gebied

In de reacties over het door het kabinet voorgestelde beleid met betrekking tot het landelijk gebied in de omgeving van Schiphol zijn de overheden in het algemeen van mening dat de Schiphol-uitbreiding reden is om ook het groen in de omgeving van de luchthaven uit te breiden. In

de reacties van particulieren (vooral agrariërs) is daarentegen sprake van weerstand tegen grootschalige groenontwikkelingen.

Groen maakt een belangrijk onderdeel uit van de beoogde ruimtelijke- en milieukwaliteit. Na het uitkomen van het PASO zijn zowel op regionaal als lokaal niveau, ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteitsbalans tussen stedelijk en landelijk gebied, door het kabinet een groot aantal nieuwe *groene* projecten voorgesteld.

Het gaat hierbij om de volgende projecten:

a. Het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (SGP)

Het betreft een grootschalig groenproject van circa 1600 ha. in het westen van Haarlemmermeer.

b. De rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem

Het betreft hier de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude met het noordwestelijk deel van Haarlemmermeer tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. Een rijksbufferzone biedt extra zekerheid aan de ontwikkeling van de groene functies in het gebied.

c. Het Uitwerkingsplan Mainport en Groen

Dit betreft diverse projecten die een groene inpassing van het Schipholterrein in zijn omgeving mogelijk maken.

Strategisch Groenproject Haarlemmermeer

Het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (SGP) uit het Structuurschema Groene Ruimte zal een belangrijk onderdeel vormen van de nieuwe regionale groenstructuur. Een deel van de financiering van het SGP wordt, als gevolg van de uitwerking van het compensatiebeginsel, opgebracht door het rijk en de NV Luchthaven Schiphol. Hieronder wordt op de toepassing van dit compensatiebeginsel nader ingegaan.

Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem

In deel 1 van de PKB Schiphol is door het kabinet het voornemen geuit om de rijksbufferzone Spaarnwoude uit te breiden met het noordwestelijk deel van de Haarlemmermeer. Het gebied zal hierdoor aan ruimtelijke kwaliteit winnen. De rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem wordt als noodzakelijke tegenhanger beschouwd van de uitbreiding van de luchthaven in het noordelijk deel van Haarlemmermeer. Het kabinet meent dat op deze wijze de mogelijk negatieve uitstraling van verstedelijking in dit gebied kan worden voorkomen. Zo kunnen *groene* functies – agrarisch, recreatief of ecologisch – verder tot ontwikkeling komen. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer stemmen in met de instelling van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. Zowel de provincie Noord-Holland als de gemeente Haarlemmermeer hebben daarbij echter verzocht om een verdere uitbreiding van het in deel 1 van de PKB Schiphol en Omgeving aangegeven gebied. Na overleg met de betrokken partijen is een definitieve begrenzing van de bufferzone door de minister van VROM vastgesteld.

De begrenzing van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem is aangegeven in figuur 11 van deel 3 van de PKB. Bij Vijfhuizen is een voorlopige begrenzing aangegeven. Zodra de bebouwingscontour van de VINEX-bouwlocatie en het Floriadeterrein bekend is zal de grens van dit gedeelte definitief aansluitend op deze contour worden vastgelegd. In het kader van het Plan van Aanpak Masterplan Noordzeekanaalgebied wordt een studie verricht naar de mogelijkheden tot uitbreiding van het haven- en industriegebied in het Noordzeekanaalgebied. In enkele planvarianten voor de langere termijn wordt ook gestudeerd op ontwikkeling van

bedrijvigheid in de rijksbufferzone. Dit betreft de gebieden ter plaatse van de Machineweg en de hoek tussen de A9 en de A22. Dit is in strijd met het huidige VINEX-beleid. Besluitvorming over de uitbreiding van het haven- en industriegebied in relatie tot eventuele verkleining van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem zal plaatsvinden in de herziening van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Aan de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer wordt verzocht de rijksbufferzone op te nemen in hun ruimtelijk beleid.

In het kader van het bufferzonebeleid worden door het rijk gronden verworven tot een maximum bedrag van f 28 miljoen. Thans wordt gezien welke groenprojecten (bossen, recreatiegebieden en dergelijke) op deze aangekochte gronden kunnen worden gerealiseerd. Wat betreft de inrichting en beheer van een deel van deze groenprojecten wordt aansluiting gezocht bij het project *overgangsgebieden*. Ook wordt nagegaan welke mogelijkheden het door de provincie opgestelde Gebiedsperspectief voor het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (SGP) biedt.

Uitwerkingsplan Mainport en Groen

In PKB deel 1 zijn in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen groenprojecten gedefinieerd die van belang zijn in relatie tot de uitbreiding van Schiphol. Vooral met betrekking tot de financiering van een aantal van deze projecten bestond bij het opstellen van deel 1 nog onvoldoende duidelijkheid. Inmiddels is in overleg tussen de betrokken partijen voortgang geboekt.

In het Uitwerkingsplan Mainport en Groen wordt, overeenkomstig het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. op het IMER, een nader inzicht gegeven in de beoogde functies van de groenvoorzieningen rond Schiphol en de gebruikswaarde in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit.

Het totaalbeeld van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen ziet er als volgt uit:

1. *Landscaping luchtvaartterrein*
Het gaat hier om de landschappelijke aankleding van het luchtvaartterrein.
2. *Landscaping bedrijventerreinen*
Het gaat hier om een investering op de bedrijfsterreinen zelf en derhalve niet om de landschappelijke inpassing van de terreinen in de omgeving. De betrokken partijen zijn het er over eens dat met de landschappelijke aankleding van de bedrijfsterreinen een hoog ambitieniveau wordt nagestreefd en dat er een directe relatie moet worden gelegd met de regionale groenstructuur. Met name een afstemming met het project Overgangsgebieden (5) zal bij de uitwerking aan de orde moeten komen.
3. *Aanpassingsinrichting vijfde baan*
Als gevolg van de aanleg van de vijfde baan dienen ingrijpende aanpassingsmaatregelen ten behoeve van de agrarische structuur plaats te vinden. De kosten hiervan maken onderdeel uit van de projectkosten van de vijfde baan.
4. *Landschappelijke inpassing infrastructuur*
Het gaat hier om de landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur (wegen, spoorlijnen, stadsgewestelijk openbaar vervoer) rond Schiphol. Deze kosten worden opgenomen in de ramingen per project. Vooralsnog wordt rekening gehouden met een

Figuur 5.5
Groene stucturen in de regio. Uitwerkingsplan Mainport en Groen

normbedrag van circa 1% van de totale projectkosten (f 35 miljoen). Bij nadere uitwerking van de projecten is concretisering mogelijk.

5. *Overgangsgebieden*

Het gaat hier om de groene inpassing en buffering van Schiphol in zijn omgeving. Hiervoor is een ruimtelijke visie opgesteld die zich uit in een groen vierkant rond het luchtvaartterrein, dat de verschillende overgangsgebieden tot een samenhangend, herkenbaar, zogenaamd carré vormt. Het tot stand brengen van dit groene carré vormt de kern van het plan, daarnaast zijn nog onderdeel van de ruimtelijke visie: ecologische verbindingen, overgangszones Bovenlanden Aalsmeer en de zogenoemde Blauwe Poort (een strook water ten zuiden van de Geniedijk dat dient als compenserend oppervlakte-water voor toekomstige bebouwing) en een hoogwaardig fietspaden-netwerk. De ruimtelijke visie is afgestemd op bestaande plannen als het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (uit het Structuurschema Groene Ruimte), het Groene As-project van de provincie Noord-Holland en de strategische grondvererving ten behoeve van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem. De totale kosten van het plan voor de overgangsgebieden bedragen f 93,5 miljoen. De betrokken partijen bij dit project werken nog aan een voorstel voor organisatie van de uitvoering.

6. *Grondvererving Rijksbufferzone*

Zie Rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem.

7. *Strategisch Groenproject Haarlemmermeer*

Zie hieronder punt 8: Compensatie.

8. *Compensatie*

Veel insprekers zijn van mening dat (meer) compensatie moet worden geboden voor de vermindering van ruimtelijke- en milieukwaliteit als gevolg van de uitbreiding van Schiphol.

Het kabinet hecht veel belang aan het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit in deze regio. Om die reden zijn, na het uitkomen van PASO, veel groenprojecten voorgesteld. In wezen gaat het hier niet zozeer om compensatie als wel om de wens van het rijk om bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid een goede balans te houden tussen *stedelijke* en *landschappelijke* ontwikkelingen. Daarnaast speelt de uitwerking van het formele compensatiebeginsel zoals dit in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is opgenomen een rol. Indien bestaande belangrijke natuur en/of recreatiegebieden verloren gaan of aantoonbaar schade onder-vinden van een ruimtelijke ingreep zal compensatie worden geboden.

In het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is onderkend dat als gevolg van het verschuiven van geluidbelasting van stedelijke gebieden naar meer landelijke gebieden bij realisatie van het banenstelsel 5P, ook het recreatiegebied Spaarnwoude zwaarder door luchtvaartgeluid zou worden belast en als gevolg daarvan – door het verlies aan recreatie-waarden – mogelijk schade zou ondervinden. Daarom wordt in het SGR gesteld dat ter compensatie vanuit het Project Mainport en Milieu Schiphol een financiële bijdrage zal worden geleverd aan het Strategisch Groenproject (SGP) Haarlemmermeer. In deel 1 van de PKB Schiphol en omgeving is daartoe een bedrag van f 40 miljoen opgenomen. Tussen deel 1 en 3 van de PKB is dit compensatiebeginsel in het kader van het Uitwerkingsplan Mainport en Groen door de betrokken partijen nader uitgewerkt. Vastgesteld is dat met de realisatie van 500 hectare groen-gebied als onderdeel van het SGP Haarlemmermeer voldoende compen-satie wordt geboden voor het mogelijke verlies aan recreatiewaarden in

Spaarnwoude. De kosten voor de grondverwerving en de aanleg van 500 hectare groengebied zullen echter naar verwachting hoger liggen dan het beschikking gestelde bedrag van f 40 miljoen. Aangezien met de realisatie van het strategisch groenproject vele jaren is gemoeid, kan dit bedrag echter door een vroegtijdige storting door rentevermeerdering toenemen. Met de betrokken partijen is daarom afgesproken dat het beschikbaar gestelde bedrag door de ministeries VW, VROM, EZ en de NV Luchthaven Schiphol in twee tranches van f 20 miljoen uiterlijk in de jaren 1996 en 1997 in het Groenfonds zullen worden gestort.

Het ministerie van LNV stelt zich op basis van deze financieringsafspraken garant voor de realisering van 500 hectare ten behoeve van het Strategisch Groenproject (SGP), dat wil zeggen als onderdeel van de totale omvang van het SGP van 1600 hectare.

6 FINANCIËN

6.1 Kosten en financiële dekking

In het kader van PMMS hebben partijen afspraken gemaakt over de financiële dekking van de te nemen maatregelen en uit te voeren projecten. Deze afspraken zijn opgenomen in het Programma Financiële Dekking PMMS, dat onderdeel is van de als bijlage bij de Nota van Toelichting opgenomen Aanvullende Afspraken PMMS. In het Programma Financiële Dekking worden per investeringscategorie voor de onderscheiden projecten aangegeven het investeringsbedrag, de kostendragers, soort verplichting die aangegaan is, initiatiefnemer, het ijkmoment en een toelichting hierop voorzover nodig.

Het Programma Financiële Dekking dat in deel 3 is opgenomen is ten opzichte van deel 1 bijgesteld op basis van de voortgang die geboekt is bij bepaalde projecten en een actualisering van projectkosten, fasering en soort verplichting. Voor het rijk is hierbij met name het MIT 1995–1999 van belang.

Wijzigingen ten aanzien van de verplichtingen van het rijk hebben zich met name voorgedaan bij de hieronder vermelde projecten. Hierbij wordt de nummering van projecten aangehouden conform het Programma Financiële Dekking. De aanduiding als categorie A, B, C of D verwijst naar de hardheid van de financiële verplichting. Voor een nadere omschrijving hiervan wordt verwezen naar de bij deze Nota van Toelichting behorende bijlage II, het Programma Financiële Dekking PMMS.

Rijkswegen

B 1 Westrandweg

Dit project is om een tweetal redenen vertraagd: een procedurele – de koppeling met de (procedures rond de) Coentunnel – en een financiële. De laatste heeft te maken met het feit, dat er rond het einde van de jaren '90 een veelheid aan projecten in Noord-Holland gaat starten, die niet allemaal tegelijk op volle kracht opgepakt kunnen worden.

B 2 Verlengde Westrandweg-A4-A9

Voor B 2.3 Omlegging Badhoevedorp waren in deel 1 alleen de meerkosten ad f 180 miljoen opgenomen en in categorie B geplaatst. Nu zijn de volledige kosten van de omlegging opgenomen onder het studieproject A9 en is het gehele project daarmee onder categorie B gebracht.

B 3 Reconstructie A4 Amsterdam-Badhoevedorp (Geerban)

Vanwege wijzigingen in de regelgeving rond de MER-plicht is dit project alsnog MER-plichtig geworden. Daarom is het opgenomen als studieproject in het MIT (categorie B), en niet in het uitvoeringsprogramma (categorie A).

B 4 Knelpunten A2

In verband met andere prioriteiten is dit project vertraagd. In deel 1 was f 52 miljoen bedoeld voor de aanpak nabij Breukelen (was categorie A). Ook dit gedeelte is thans na 2003 gepland (categorie B).

B 5 Verbreiding A9 tussen knooppunt Lijnden en de Wijker/Velsertunnel

Bij dit project is een vertraging opgetreden, enerzijds als gevolg van

de te initiëren tracé/MER-studie (procedurele reden) en anderzijds vanwege financiële redenen (zie ook toelichting B1).

Hoge Snelheidslijn

D 2 HSL-Oost, onderdeel Breukelen-Utrecht

Vanwege toegekende prioriteit is dit onderdeel versneld en opgenomen in het MIT 1995–1999 (van categorie B naar categorie A).

D 2.4 HSL-Oost, Utrecht-zuid (Utrecht – Utrecht Lunetten)

Dit project is onderdeel van de corridor Schiphol-Duitsland en opgenomen in het MIT 1995–1999, gereed voor 2003 (van categorie B naar cat A).

D 2.5 HSL-Oost, Utrecht – Arnhem

Uitgaande van een snelheidsverhoging naar 200 kilometer per uur op het bestaande traject worden de projectkosten geraamd op f 1,8 miljard. Rekening houdend met een snelheidsverhoging tot maximaal 300 kilometer per uur is voor dit project een extra investering van circa f 300 miljoen nodig.

D 2.6 HSL-Oost, werken in Arnhem

tot Voor de spoorverbinding rond Arnhem is een vijftal projecten opgenomen: Arnhem-West, vrije kruising 1, kosten f 97 miljoen (project is in uitvoering); Arnhem-West, vrije kruising 2, kosten f 105 miljoen; Arnhem-Oost, vrije kruising, kosten f 45 miljoen; Arnhem-Velperbroek, kosten f 195 miljoen en Arnhem-Duitsland, kosten f 300 miljoen. Deze projecten zijn voorzien in de periode na 2003.

Spoorlijnen

E 2 Utrechtboog

Dit project is een belangrijk onderdeel van de corridor Schiphol-Duitsland en is derhalve opgenomen in het MIT 1995–1999 (van categorie B naar categorie A).

Stadsgewestelijk openbaar vervoer

F 2 Zuidtangent, kerntracé Haarlem-Schalkwijk-Schiphol Oost

In het huidige programma zijn de totale projectkosten, inclusief de OV-tunnel onder de Buitenveldertbaan, opgenomen conform de aanvraag van de provincie (f 521 miljoen). Voor de eerste fase is een bijdrage van V&W beschikbaar van f 361 miljoen. Over het resterende deel (f 160 miljoen) vindt nog nader overleg plaats.

Sanering geluidhinder

H 2 Tweede fase isolatie

Op basis van de indicatieve zoneberekeningen en de op basis hiervan vast te stellen 40 Ke contour is het aantal woningen geraamd dat in het kader van het isolatieplan gesaneerd zal worden. Het hiermee gemoeide bedrag wordt geraamd op f 395 à f 430 miljoen.

Groenvoorzieningen

I 5 **Uitwerkingsplan Mainport en Groen**

De uitvoeringskosten van het plan voor de overgangsgebieden bedragen f 93,5 miljoen. 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. Het resterende bedrag wordt voorzien in een bijdrage van de vervoerregio van f 2,3 miljoen en het overig bedrijfsleven van f 4,7 miljoen. Bij de verdere uitwerking van het plan voor de overgangsgebieden zal fondsvorming worden onderzocht.

I 6 **Grondverwerving rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem**

In het kader van het bufferzonebeleid worden ten behoeve van de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude door het rijk gronden verworven. Het ministerie van VROM heeft hiervoor een bedrag van maximaal f 28 miljoen ter beschikking gesteld.

I 7 **Compensatie Spaarnwoude**

Een bijdrage van f 40 miljoen in de kosten van de realisatie van 500 hectare, als onderdeel van de totale omvang van het SGP Haarlemmermeer van 1600 hectare. Dit bedrag wordt in twee tranches van f 20 miljoen uiterlijk in de jaren 1996 en 1997 in het Groenfonds gestort.

De financiële dekking is als volgt:

- ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer	f 15 miljoen
- ministerie van Verkeer en Waterstaat	f 15 miljoen
- ministerie van Economische Zaken	f 5 miljoen
- NV Luchthaven Schiphol	f 5 miljoen

6.2 **Schadevergoedingen**

In het kader van de aanwijzingsprocedure voor Schiphol conform de Luchtvaartwet wordt een (globale) schadevergoedingsregeling opgesteld. Dit zal gebeuren teneinde bij de vaststelling van de aanwijzing duidelijkheid te verschaffen over de wijze waarop schadeclaims zullen worden behandeld. Onderscheid kan gemaakt worden in een tweetal schadevergoedingen. Ten eerste een planschaderegeling conform artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening die de gemeenteraad bevoegd maakt een schadevergoeding toe te kennen aan belanghebbenden die schade ondervinden als gevolg van een bestemmingsplanwijziging mits de toekenning is geschied met instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat. Naast de wettelijke regeling met betrekking tot planschade wordt in bepaalde gevallen bij claims die niet direct het gevolg zijn van de bestemmingsplanwijziging nadeelcompensatie geboden.

In de Aanwijzingen op basis van de Luchtvaartwet worden deze schadevergoedingsregelingen nader uitgewerkt.

7 VERVOLGPCEDURES

7.1 Wet op de Ruimtelijke Ordening

PKB Schiphol en Omgeving

Het in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving geformuleerde kabinetsstandpunt met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van Schiphol en omgeving wordt ter goedkeuring voorgelegd aan achtereenvolgens de Tweede en de Eerste Kamer der Staten Generaal. De goedgekeurde PKB-tekst wordt gepubliceerd als deel 4 van de PKB Schiphol en Omgeving. De in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving aangegeven geluidszones voor het vier- en het vijfbanenstelsel, zowel voor het etmaal (35 Ke zone) als voor de nacht (26 LAeq zone), alsmede de begrenzing van het luchtvaartterrein zijn indicatief. De definitieve zones, alsmede de begrenzing van het luchtvaartterrein worden vastgesteld nadat de aanwijzingsprocedure op basis van de Luchtvaartwet is doorlopen. De op basis van de Luchtvaartwet vastgestelde zones en de begrenzing van het luchtvaartterrein worden opgenomen in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

De in deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving opgenomen externe veiligheidszones in ruime en in engere zin worden na de goedkeuring van de PKB door het parlement van kracht. Deze veiligheidszones zullen in deel 4 van de PKB Schiphol en Omgeving worden gepubliceerd en zullen vervolgens moeten doorwerken in bestemmingsplannen. De gemeenten worden gevraagd waar nodig hun bestemmingsplannen op dit punt te herzien. De in de PKB aangegeven Vrijwaringszone is indicatief. De definitieve grens van de vrijwaringszone zal doorwerken in een (partiële) herziening van de betreffende streekplannen door de provincies Noord- en Zuid-Holland en eveneens op gemeentelijk niveau doorwerken in de betreffende bestemmingsplannen.

De Schipholzone geeft de indicatieve grens aan van het gebied waarbinnen op regionaal niveau een samenwerkingsverband tussen verschillende bij de ontwikkeling van Schiphol en omgeving betrokken partijen is ingesteld (Bestuursforum Schiphol). Deze partijen zullen in onderling overleg de definitieve begrenzing van de Schipholzone bepalen. De definitieve begrenzing van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem is door de Minister VROM vastgesteld. De begrenzing is aangegeven in figuur 11 van deel 3 van de PKB Schiphol en Omgeving.

Streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied

In het kader van het project Mainport en Milieu Schiphol is parallel aan het voorbereiden van de PKB Schiphol en Omgeving de partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) voorbereid. De inspraakprocedure voor deze partiële herziening heeft gelijktijdig met de inspraak op deel 1 van de PKB, de IMER en de IEE plaatsgevonden en is afgerond. De voordracht aan het college van Provinciale Staten van Noord-Holland zal naar verwachting in het voorjaar van 1995 door het college van Gedeputeerde Staten worden vastgesteld. Provinciale Staten zullen de partiële herziening van het streekplan naar verwachting vaststellen voordat de Tweede en Eerste Kamer een eindoordeel hebben gegeven over de PKB. In het geval dat het parlement de PKB gewijzigd goedkeurt, kan het noodzakelijk zijn ook de partiële herziening van het streekplan op deze onderdelen te herzien.

7.2 Luchtvaartwet

In een aan de PKB-procedure parallel lopend traject wordt – op basis van de luchtvaartwet – gewerkt aan de wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein. Onderdeel van deze aanwijzing vormt de vaststelling van de geluidszones (Ke en LAeq) voor het vier- en vijfbanenstelsel van Schiphol, alsmede de handhaving van deze zones. Dit ontwerp-besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat wordt gelijktijdig ter visie gelegd met een ontwerp aanwijzing van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de gemeenteraden over de doorwerking van de geluidszones in hun bestemmingsplannen. Na de vaststelling door het kabinet van deel 3 van de PKB worden de ontwerp-aanwijzingen gepubliceerd en kan hiertegen bezwaar worden gemaakt. De aanwijzingen worden vastgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer na het advies van de bezwarencommissie en na goedkeuring van de PKB Schiphol en omgeving door het parlement.

De in de PKB indicatief aangegeven gereserveerde geluidszone voor het vijfbanenstelsel wordt ook vastgesteld, maar wordt nog niet beschikbaar gesteld voor de luchtvaart. Voor het luchtverkeer op Schiphol wordt de geluidszone met 10 000 woningen beschikbaar gesteld. De gereserveerde geluidszone kan eerst na herziening van de PKB beschikbaar worden gesteld voor de luchtvaart.

7.3 Evaluatie en monitoring

Op basis van de Wet Milieubeheer is het verplicht na te gaan of de feitelijk optredende milieu-effecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming is rekening gehouden. De ontwikkeling van de in de milieu-effectrapportages beschreven milieu-effecten wordt hiertoe gevolgd. Indien blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger effecten voor het milieu optreden dan die welke bij het nemen van het besluit werden verwacht kan het bevoegd gezag zonodig maatregelen nemen om die gevolgen (alsnog) te beperken of ongedaan te maken. Bij evaluatie en monitoring zijn in principe alle in de milieueffectrapportage beschreven milieu-aspecten betrokken. Ook worden de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de luchthaven en omgeving gevolgd.

In een bij de aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet vast te stellen Evaluatieprogramma wordt vastgelegd welke onderdelen van mainport en milieu in hun ontwikkeling worden gevolgd. Periodiek – eens in de vijf jaar – zal het in deze PKB en in de aanwijzing op basis van de Luchtvaartwet vastgelegde beleid, alsmede de daarbij gehanteerde uitgangspunten worden geëvalueerd. Op de ijkmomenten 1999 en 2004 zal worden vastgesteld of de door de verschillende in het PASO vertegenwoordigde partijen het overeengekomen pakket van maatregelen overeenkomstig het in het PASO overeengekomen tijdschema hebben kunnen realiseren.

7.4 Beroep

Nadat de PKB Schiphol en Omgeving door het parlement is goedgekeurd kan op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) beroep worden ingesteld voor zover de PKB uitspraken bevat welke zijn aan te merken als een *besluit* in de zin van artikel 1:3 van de Awb. Dit beroep moet worden gericht aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

BIJLAGEN

- I Aanvullende Afspraken PMMS**
- II Programma Financiële Dekking PMMS**
- III Stand van zaken PASO-maatregelen**
- IV Gehanteerde begrippen**
- V Gehanteerde afkortingen**
- VI Index**

Vergaderjaar 1994–1995

23 552

Nr. 9

GEEN

OVERZICHT AANVULLENDE AFSPRAKEN PMMS

In dit overzicht zijn opgenomen de afspraken tussen PMMS-partijen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het in deze PKB opgenomen beleid, in aanvulling op het Beleidsconvenant PASO van 16 april 1991. Het Rijk heeft zich aan deze afspraken gecommitteerd middels de tekst van deze PKB. De andere bij deze afspraken betrokken partijen hebben eveneens ingestemd met de aanvullende afspraken. De formele bekrachtiging door de betrokken PMMS-partijen zal plaatsvinden direct na de publicatie van deel 3 van de PKB-Schiphol en Omgeving.

I. Banenstelsel

Partiële wijziging van de PASO-maatregel M 18 (operationeel zijn van vijfde baan): partij (naast de rijksoverheid): NVLS.
PKB: par. III. 8

- Het huidige banenstelsel van Schiphol wordt uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan, parallel aan de huidige Zwanenburgbaan. De vijfde baan is uiterlijk in 2003 operationeel.

II. Omzettingsprocedure

Onder verwijzing naar M14/M15 (geluidszone) respectievelijk de betreffende tekst in de PKB en Nota van Toelichting: partij (naast de rijksoverheid): NVLS.
PKB: par. V.12

- De N.V. Luchthaven Schiphol doet het betreffende verzoek tot omzetting van de zone op basis van gegevens, opgenomen in een door de luchthaven op te stellen Gebruiksplan. Daarbij zal de NVLS aantonen dat er sprake is van een majeure blokkade van de mainportontwikkeling indien de 35 Ke-geluidszone (10 000 woningen) gehandhaafd wordt. De NVLS zal daarbij aangeven welke ontwikkelingen worden voorzien wat betreft de mainport Schiphol, en zal aantonen dat binnen de eigen competentie een maximale inspanning is geleverd om binnen de 35 Ke zoneringscontour behorende bij 10 000 woningen te blijven opereren.

Deze maximale inspanning heeft betrekking op de volgende aspecten:

- een verdere optimalisatie van aan- en uitvliegeroutes,
- een verdere optimalisatie van vliegprocedures (inclusief segmentatie),
- het verder optimaliseren van de vlootsamenstelling,
- het minimaliseren van bestemmingen waarvoor een verbinding met de hoge snelheidstrein een goed alternatief biedt en
- aanpassing van het banenstelsel.

III. Nachtvluchten

Ter correctie van PASO-maatregel M32 en aanvullend op de betreffende beleidsuitspraak in de PKB: partij (naast de rijksoverheid): NVLS.
PKB: par. V.11

- Tot de definitieve vaststelling van de aanwijzing conform de Luchtvaartwet voor de nachtzone voor het vierbanenstelsel (S4S2) mag het aantal nachtvluchten in de periode 23.00 – 06.00 uur met maximaal 1000 vliegtuigbewegingen per jaar toenemen, voorzover daardoor de indicatieve nachtzone die in de PKB is opgenomen niet wordt overschreden.

IV. Schipholzone

Ter aanvulling op de PASO-maatregelen: partijen: de provincie Noord-Holland, Haarlemmermeer, Amsterdam en NVLS.

PKB: par. VII.3 en par. VII.4

- Partijen verklaren zich bereid mee te werken aan het beleid inzake bestemming, inrichting en beheer van de Schipholzone en de daarin begrepen rol van het Bestuursforum Schiphol, zoals dit is geformuleerd in deze PKB en geconcretiseerd in de herziening Streekplan. Partijen zullen bij hun beleid inzake de Schipholzone, voorzover van toepassing, tevens betrekken het «Uitwerkingsplan Mainport en Groen.»

V. Omlegging N201

Ter aanvulling op de PASO-maatregelen: partijen (naast de rijksoverheid): NVLS en provincie Noord-Holland.

- De grens van het luchtvaartterrein wordt aan de zuid-oostelijke zijde bepaald door de Fokkerweg. Partijen zullen de mogelijke toekomstige omlegging van de N201 ten westen hiervan zowel planologisch als fysiek niet onmogelijk maken.

VI. Driehoek Post-Sloten

Ter aanvulling op de PASO-maatregelen: partijen: NVLS, provincie Noord-Holland, Haarlemmermeer.

- Het gebied Post-Sloten, gelegen in de oksel van de Buitenveldertbaan en de Zwanenburgbaan, wordt bestemd voor secundaire luchthavenfuncties. De NV Luchthaven Schiphol zal aan een deel van dit gebied ter grootte van 18 ha. een groene invulling geven. Mocht er uiteindelijk minder gebied nodig zijn voor het invullen van de betreffende secundaire functies dan zal ook de rest van het gebied een groene invulling krijgen. De NVLS zal in overleg met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer de inrichting van deze locatie nader uitwerken en deze laten aansluiten bij de inrichting van het aangrenzende overgangsgebied tussen de luchthaven en Badhoevedorp.

VII. Ijkmomenten

Ter vervanging van de betreffende afspraak in het PASO-beleidsconvenant: partijen: alle.

PKB: par. X.2

- Partijen komen overeen als ijkmomenten, zoals bedoeld in het PASO-beleidsconvenant, aan te houden:

1996 zijnde het moment waarop de geluidszones voor het vier- en 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.

VIII. Programma Financiële Dekking PMMS

Ter vervanging van het betreffende programma zoals opgenomen in Hoofdstuk V van het Beleidsconvenant PASO: partijen: alle.
PKB: Hoofdstuk IX

- Partijen stemmen in met het als bijlage II in deze Nota van Toelichting opgenomen Programma Financiële Dekking PMMS.

PROGRAMMA FINANCIËLE DEKKING PMMS**1. Strekking**

In het Programma Financiële Dekking PMMS worden de principes van de dekking van projecten van het PMMS beschreven en worden de kostendragende partijen aangeduid.

Omdat de investeringen een lange periode beslaan, waarbij in een aantal gevallen nog procedures moeten worden doorlopen en cruciale beslissingen nog genomen moeten worden, zal de exactheid van de financiële toezegging per project wisselend van karakter zijn. Naarmate de finale investeringsbeslissing van een project nadert, zal de financiële dekking harder moeten zijn. Gekoppeld aan de afgesproken ijkmomenten komt op deze wijze een voortschrijdend programma voor de financiële dekking van de projecten tot stand.

Dit programma komt in de plaats van het programma financiële dekking van het PASO.

2. Uitgangspunten Programma Financiële Dekking PMMS

1. De uitvoering van de maatregelen en afspraken in het kader van het PMMS met de daarin opgenomen tweeledige doelstelling vereist investeringen ten behoeve van de mainportontwikkeling en het milieu.
2. De investeringen worden onderscheiden naar planperiode, de periode voor 2003 en de periode 2003–2015.
3. De investeringen op de luchthaven Schiphol worden in belangrijke mate door de NVLS bekostigd en dienen bedrijfseconomisch verantwoord te zijn.
4. De investeringen in de omgeving zijn een verantwoordelijkheid van alle PMMS-partijen.
5. De investeringen in de infrastructuur buiten de luchthaven worden in belangrijke mate uit de overheidsmiddelen gefinancierd.
6. Bij de verdeling van de kostendekking tussen de betrokken overheden gelden de normale verantwoordelijkheden.
7. Indien projecten duurder of goedkoper uitvallen zullen restbedragen conform de overeengekomen principes worden verdeeld over de kostendragende partijen.
8. Bij maatregelen ter bestrijding van de milieuproblematiek geldt: de vervuiler betaalt.
9. De verdeling van de kostendekking tussen de partners mag er in beginsel niet toe leiden dat de concurrentiepositie van de commerciële partners in de gevarezone belandt.
10. Gelet op de lange termijn waarover afspraken worden aangegaan, wordt onderscheid gemaakt tussen resultaatverplichtingen en inspanningsverplichtingen.
11. De feitelijke investeringsbeslissingen worden gekoppeld aan ijkmomenten.
12. Partijen houden de ijkmomenten aan als heroverwegingsmomenten in geval van onvoorziene omstandigheden zoals tegenvallende markt- en milieu-omstandigheden, autonome politieke herziening van het beleid respectievelijk daarvoor aanleiding gevende evaluatie-studies.

3. Type verplichting

In het Programma Financiële Dekking PMMS worden verplichtingen vermeld met een verschillende hardheid.

Categorie A. Resultaatverplichting

Kostendragende partijen verklaren het project binnen de overeengekomen termijn uit te zullen voeren en te financieren. Voor het Rijk geldt hier als aanvullende voorwaarden dat het project binnen de gereserveerde middelen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport kan worden gerealiseerd en dat het project voldoet aan de normale voorwaarden voor het verlenen van een rijksbijdrage.

Categorie B. Inspanningsverplichting om de financiering van een project te realiseren

Kostendragende partijen zullen zich ervoor inspannen de financiële dekking van het project te realiseren. Met de technische en procedurele voorbereiding van het project kan worden begonnen.

Categorie C. Inspanningsverplichting om naar de financiële dekking van een project te zoeken

Kostendragende partijen verklaren zich bereid om te onderzoeken of het project gefinancierd kan worden. Een besluit over de aanvang van de technische en procedurele voorbereiding kan op het ijkmoment 1999 worden genomen.

Categorie D. Geen verplichting

Indien het gaat om projecten die eerst later in de tweede planperiode starten, wordt in dit stadium geen financiële toezegging gedaan. Voor deze projecten wordt volstaan met de afspraak dat op het ijkmoment 1999 zal worden bezien of en op welke wijze de projecten nog uitvoering behoeven en hoe deze gefinancierd kunnen worden.

4. Ijkmomenten

Per ijkmoment wordt nagegaan of de projecten (in de voorgestelde vorm) in het licht van de uitvoering van het PMMS nog actueel zijn, in welke mate er bijstelling plaats moet vinden, wat de financiële consequenties zijn en hoe deze opgevangen kunnen worden.

De volgende ijkmomenten worden afgesproken:

1996: Vaststelling geluidszones voor het vier- en het vijfbanenstelsel.

1999: Formele evaluatie PKB Schiphol/nadere invulling tweede planperiode.

2004: Formele evaluatie PKB-Schiphol. Start tweede planperiode.

5. Toerekening investeringen aan het PMMS

Voor het Programma Financiële Dekking is nagegaan welk deel van de totaal opgenomen investeringen toegerekend kan worden aan het PMMS. Hierbij is het criterium geweest of een (deel van een) project uitgevoerd zou worden als afgezien wordt van het PMMS. Indien het project niet uitgevoerd zou worden in dat geval, zijn de investeringskosten toegerekend aan PMMS. In de tabel, die deel uitmaakt van dit Programma Financiële Dekking, is deze informatie in een aparte kolom aangegeven.

Van het in het Programma Financiële Dekking opgenomen totaalbedrag van ca. f 33 miljard kan ongeveer f 12 miljard aan het PMMS worden toegerekend. De f 12 miljard PMMS-investeringen betreffen voor ca. f 8,5 miljard private investeringen en ca. f 3,5 miljard publieke investeringen.

De f 3,5 miljard publieke investeringen komen vrijwel geheel voor rekening van het rijk.

Voor een deel van bovengenoemde publieke investeringen geldt dat nog geen verplichting is aangegaan (categorie D). Het gaat dan om een bedrag van f 1 miljard. Hieruit kan geconcludeerd worden dat van de huidige financiële verplichtingen (categorie A, B en C) van het rijk ongeveer f 2,5 miljard toegerekend kan worden aan het PMMS. De private investeringen vallen wat betreft type financiële verplichting alle onder categorie A, B of C.

6. Financiële consequenties PMMS per investeringscategorie

Bij het opstellen van de afspraken tussen partijen is uitgegaan van de aanleg van de parallelle vijfde baan (planalternatief 5P).

De tabel Programma Financiële Dekking PMMS, die deel uitmaakt van dit programma, bevat het overzicht van de afspraken die gemaakt zijn over projecten in het kader van het PMMS. De bedragen en nummering in dit programma komen overeen met de tabel.

Bij de investeringsramingen van de NVLS met betrekking tot de posten luchthaven en vijfde baan zijn de normale kosten van infrastructurele inpassing, aanpassing van lokale infrastructuur, amoveren van woningen en van de aan het project verbonden groenvoorziening en amoveren van woningen als gevolg van de uitvoering van deze projecten opgenomen.

Bij de overige infrastructuurprojecten is dit afhankelijk van het stadium van voorbereiding opgenomen. Bij de uitwerking van de betreffende projecten zullen ook deze projectonderdelen verder worden uitgewerkt.

Per investeringscategorie of per project wordt aangegeven:

- investeringsbedrag;
- kostendragers;
- toezegging;
- voortrekker;
- ijkmoment;
- toelichting.

Met investeringsbedrag wordt bedoeld het totaal aan investeringen per investeringscategorie of per project, zoals opgenomen in de investeringslijst, tenzij expliciet anders vermeld.

Met kostendragers wordt bedoeld de partijen die in principe een bijdrage zullen leveren ter dekking van de kosten van de investeringscategorie of per project.

Met toezegging wordt bedoeld het type toezegging dat wordt aangegaan voor de dekking van de investeringscategorie of van het project zoals omschreven onder punt 4 (categorie A, B, C of D).

Met voortrekker wordt bedoeld de partij die het initiatief heeft om met de kostendragende partijen de financiering volgens de beschreven principes te zoeken. Dit hoeft niet te betekenen dat de voortrekker tevens de (belangrijkste) financierder is van het project.

Met ijkmoment wordt bedoeld het tijdstip waarop de stand van zaken van de afspraak wordt nagegaan en/of nadere besluitvorming zal plaatsvinden.

Onder toelichting kan een omschrijving van het belang van het project of een toelichting op de afspraken worden gegeven.

A Luchthaven

Investing	Masterplan tot 2003: f 3 300 mln Masterplan 2003–2015: f 3 400 mln Totaal: f 6 700 mln
Kostendrager	NVLS
Toezegging	Categorie A: Masterplan tot 2003 Categorie B: Masterplan 2003–2015
Voortrekker	NVLS
Ijkmoment	1996: indicatief Masterplan 2003–2015 1999: definitief Masterplan 2003–2015

Uitgegaan wordt van een financiële dekking voor de projecten in eerste planperiode middels het Masterplan Schiphol 2003 van de NVLS. Voor de projecten uit deze periode wordt door de NVLS een resultaatverplichting aangegaan.

Dekking voor de projecten in de tweede planperiode zal worden vastgelegd in het op te stellen Masterplan 2003–2015. Dit Masterplan 2003–2015 zal op het ijkmoment 1996 indicatief zijn opgesteld. In 1999 zal een definitief Masterplan 2003–2015 zijn opgesteld en zal worden gezien of een resultaatverplichting voor (delen van) dit Masterplan kan worden aangegaan door de NVLS.

B Rijkswegen

Investing	Totaal: f 3 060 mln
Kostendrager	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Toezegging	Categorie A: projecten B.1, B.2 (m.u.v. omleiding A9 Badhoevedorp), Categorie B: projecten B.2 (omleiding A9 Badhoevedorp), B.4 en B.5
Voortrekker	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ijkmoment	1996: project B.3 en B.4 1999: project B.2 (omleiding A9 Badhoevedorp) en B.5

In de opstelling van project B.2. is rekening gehouden met de mogelijkheid dat dit project wordt uitgevoerd met de omleiding A9 Badhoevedorp. Besluitvorming over dit deel is afhankelijk van de uitkomsten van de tracé/MER-studie, die medio '97 zal zijn afgerond. Voor dit deel van project B.2 wordt een inspanningsverplichting categorie B aangegaan. In 1999 kan worden nagegaan of dit kan worden omgezet in een resultaatverplichting.

C Onderliggende wegen

Algemeen

Het onderliggend wegennet kan, afhankelijk van het project, van belang zijn voor de ontsluiting van de luchthaven, ontsluiting van bedrijfs-terreinen, verbetering van de verkeerssituatie en/of aansluiting op hoofdwegennet.

De aanleg en instandhouding van het onderliggend wegennet behoort tot de verantwoordelijkheid van de lagere overheden. De lagere overheden en het bedrijfsleven achten het denkbaar dat, indien gerelateerd aan het project bedrijfsterreinen ontwikkeld worden en hieruit een

financieel surplus ontstaat, dit surplus aangewend wordt ter dekking van het project.

Op de rijksbegroting zijn op dit moment twee regelingen opgenomen, waaruit een bijdrage voor een project uit het onderliggende wegennet gegeven kan worden, indien het betreffende project voldoet aan de specifieke criteria van onderstaande regelingen:

- op de begroting van het ministerie van Economische Zaken is dat de post voor het Bedrijfsomgevingsbeleid (BOB);
- op de begroting van het Infrastructuurfonds zijn middelen gereserveerd voor een bijdrage tot 50% in de kosten van hoofdinfrastructurele voorzieningen in de stad en aansluitingen op het hoofdwegennet voor projecten die meer dan f 25 miljoen kosten. Daarnaast worden er gelden voor kleine projecten beschikbaar gesteld door middel van een gebundelde doeluitkering. Een en ander is geregeld in de AMvB Infracfonds.

Bij alle projecten blijkt een bijdrage van de lagere overheden en/of bedrijfsleven onvermijdelijk. De meeste projecten blijken nog onvoldoende uitgewerkt om in dit stadium tot sluitende afspraken over de financiële dekking te komen. In het licht van het voorgaande is voor het opstellen van dit programma uitgegaan van maatwerk. Per project is aangegeven wat het belang van de uitvoering van het project is en is uit dien hoofde aangegeven welke partijen kostendrager zijn en welke partij voortrekker is.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft buiten het PMMS kader met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer afgesproken het noordelijk deel van de N 22 – tussen de weg 201 (S21) en de weg 205 (S17), totale kosten indicatief circa f 90 miljoen – een inspanningsverplichting aan te gaan om dit project mede te financieren uit het Infrastructuurfonds, mits uit de nog te beginnen studies blijkt dat het project voldoet aan de criteria van die regeling, en de weg wordt aangesloten op de weg 205 en niet op de A9.

Overzicht onderliggend wegennet per project

N231, project C.1

<i>Investeringsbedrag</i>	<i>f 4 mln</i>
<i>Kostendrager</i>	<i>Provincie Noord-Holland, NVLS</i>
<i>Toezegging</i>	<i>categorie B</i>
<i>Voortrekker</i>	<i>Provincie Noord-Holland</i>
<i>Ijkmoment</i>	<i>1996</i>

Gezien de investeringsperiode ('94-'98) moeten financieringsafspraken op korte termijn tot stand komen. Op ijkmoment 1996 moet een categorie A toezegging gedaan zijn.

N201, project C.2

<i>Investering</i>	<i>f 6 mln</i>
<i>Kostendrager</i>	<i>Provincie Noord-Holland</i>
<i>Toezegging</i>	<i>categorie A</i>
<i>Voortrekker</i>	<i>Provincie Noord-Holland</i>
<i>Ijkmoment</i>	<i>1996</i>

Het project is in voorbereiding. Op ijkmoment 1996 zal nagegaan worden of het project volgens planning verloopt.

Capaciteitsvergroting N232, project C.3

Investering	pm
Kostendragers	zie toelichting
Toezegging	zie toelichting
Voortrekker	zie toelichting
Ijkmoment	1999

Als besloten wordt de A9 om Badhoevedorp heen te leiden (zie B.2 Rijkswegen) zal de uitvoering van project C.3 ook herzien worden. Het is niet ondenkbaar dat dit project geheel of gedeeltelijk opgenomen wordt in het project omleiding A9 Badhoevedorp (zie B.2.3). Na afronding van de tracé/MER-procedure kan in 1999 definitieve besluitvorming over dit project plaatsvinden.

Aanleg T106 tussen Osdorp en A9, project C.4

Investering	f 44,3 mln
Kostendragers	Amsterdam, Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, SADC, V&W
Toezegging	Categorie A: V&W, Amsterdam, Haarlemmermeer, Provincie Noord-Holland, SADC
Voortrekker	SADC
Ijkmoment	1996

De T106 loopt over gebied van Amsterdam en Haarlemmermeer. Het project ontsluit een woonlokatie en bedrijfsterreinen. De uitvoering van dit project is reeds gestart.

Aansluiting N201 op A4/A5/Rijkerstreek, project C.5

Investering	f 50 mln
Kostendragers	zie toelichting
Toezegging	categorie C
Voortrekker	V&W/Provincie Noord-Holland
Ijkmoment	1996

Het project ontlast het knooppunt S21/A4 en geeft aansluiting op de A4/A5-Rijkershoek. Tevens kan het project als ontsluiting van het luchthavenareaal dienst doen.

Zowel de technische uitvoering van de verbinding en het tracé als de milieu-effecten zijn onderwerp van studie. Besluitvorming over dit project wordt uitgesteld tot de resultaten van de eind '95 te starten MER/streekplanuitwerking bekend zijn. Op dit moment is het nog niet mogelijk om potentiële kostendragers aan te duiden. Op ijkmoment 1996 zal, gelet op de investeringsperiode voor 2003, minimaal een toezegging categorie B aangegaan moeten zijn.

Aansluiting Oude Haagweg op NVLS-areaal, project C.6

Investering	f 75 mln
Kostendragers	zie toelichting
Toezegging	categorie C
Voortrekker	Amsterdam
Ijkmoment	1996

Door dit project worden enkele bedrijfsterreinen beter ontsloten. Dit verbetert de verkeerssituatie op de A4; Schiphol krijgt er een extra ontsluiting door. Gezien het stadium van voorbereiding van het project is het op dit moment niet mogelijk om potentiële kostendragers aan te duiden. Op ijkmoment 1996 zal, gelet op de investeringsperiode voor 2003, minimaal een toezegging categorie B afgegeven moeten zijn.

Rijkerstreek – Fokkerweg, project C.7

Investering	f 30 mln
Kostendragers	SADC, V&W, overig bedrijfsleven
Toezegging	categorie A: f 4 mln (V&W) categorie C: SADC
Voortrekker	SADC
IJkmoment	1996

Het project ontlast de provinciale weg, vergroot de verkeersveiligheid van een gemeentelijke weg en verbetert de ontsluiting van het SADC-terrein.

V&W heeft al een toezegging gedaan voor f 4 mln (categorie A). Op ijkmoment 1996 zal, gelet op de investeringsperiode na 1996, voor het hele project een toezegging categorie A afgegeven moeten zijn.

D HSL

HSL-Zuid, project D.1

Investering	f 6 000 mln
Kostendragers	rijk, private financiers
Toezegging	categorie A (zie toelichting)
Voortrekker	V&W
IJkmoment	1996

Op 18 mei 1994 is deel 1 PKB uitgebracht. De opgenomen investeringsbedragen zijn afkomstig uit de Infrastructuurfondsbegroting 1995. Het is de bedoeling de dekking van de investeringskosten deels via private financiering (niet NVLS en KLM) te laten plaatsvinden, deels via bijdragen van de EU, en deels via het Rijk. Het aandeel van het Rijk bedraagt f 4400 miljoen. Voor dit deel wordt een resultaatverplichting aangegaan, onder voorbehoud van goedkeuring van de PKB HSL-Zuid door het Parlement. Na goedkeuring van de PKB HSL-Zuid wordt de resultaatverplichting definitief. Behandeling van deel 3 van de PKB HSL-Zuid in de Tweede Kamer zal naar verwachting begin 1996 plaatsvinden.

In het kader van het realiseren van de substitutiedoelstelling van de PKB-Schiphol is uitvoering van dit project een noodzakelijke voorwaarde.

HSL-Oost, project D.2

Investering	f 4.363 – f 4.663 mln
Kostendrager	Rijk
Toezegging	Categorie A: projecten D.2.1, D.2.2., D.2.3, D.2.4 en D.2.6 Categorie C: projecten D.2.5, D.2.7 en D.2.8, D.2.9 en D.2.10
Voortrekker	V&W
IJkmoment	1996: projecten categorie A, studie 300 km/u 1999: projecten categorie C en D.2.11

De HSL-Oost is noodzakelijk om de substitutiedoelstelling van tenminste 5 mln passagiers in 2015 te bereiken, maar ook om de internationale achterlandverbindingen van het noordwestelijk deel van de Randstad te verbeteren.

Op basis van de resultaten van de onderzoeken naar de vergelijking vervoeralternatieven HSL-Oost, waarbij 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 (de *Bypass Zuid*) te realiseren. Daarmee herbevestigt het kabinet de in het Structuurschema Verkeer en Vervoer-II

(SVV-II) geuite 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 een tracéprocedure worden gestart en zal het SVV-II op dit onderdeel eventueel worden herzien.

Bij de raming van het investeringsbedrag is aangegeven welk bedrag gemoeid is met uitvoering van de HSL-Oost via aanpassing van de bestaande spoorverbindingen uitgaande van 200 km per uur (circa f 4,3 miljard) en uitgaande van een snelheidsverhoging tot maximaal 300 km per uur (circa f 4,6 miljard). Het kostenverschil van f 300 miljoen heeft betrekking op het onderdeel Utrecht–Arnhem.

De kosten van de projecten die nog niet zijn voorzien in de herprogrammering van Rail 21 worden geschat op f 2,5 miljard à f 2,8 miljard (samenhangend met snelheidsverhoging tot max. 300 km per uur).

De ramingen van de (meer-)kosten van de HSL-Oost zijn opgesteld op basis van het huidige baanniveau en een gebruikelijk afwerkingsniveau. Dit betekent dat in principe uitgegaan wordt van maaiveldoplossingen. De oplossingen voldoen aan de technische, juridische en/of omgevingseisen die op dit moment gelden. Waar geluidwerende voorzieningen nodig zijn, zijn deze inbegrepen in de raming. Niet opgenomen zijn de mogelijke extra kosten die lopende de tracé-procedure voort kunnen komen uit lokale inpassingsproblemen.

Het kabinet streeft ernaar over de financiering en het tijdstip van gereedkomen van de HSL-Oost in 1999 een besluit te nemen. Aldus kan de HSL-Oost desgewenst in 2006 gerealiseerd zijn, mits tijdig voldoende middelen worden vrijgemaakt.

E Spoorlijnen

Investering	f 3 188 mln
Kostendrager	V&W
Toezegging	Categorie A: projecten E.1, E.2, E.4 en E.5 Categorie B: project E.3 Categorie C: projecten E.6 Categorie D: project E.7
Voortrekker	V&W
Ijkmoment	1996: categorie A, B en C-projecten 1999: categorie D-project

In het verlengde van de planning van de HSL-Oost wordt een inspanningsverplichting om de financiering te realiseren afgegeven voor een aantal railprojecten rondom Schiphol en Amsterdam. Met name de projecten E.2 (Utrechtboog) en E.3 (Amsterdam Zuidtak 4-sporig) zijn mede van belang in het kader van HSL-Oost. In 1996 zal worden nagegaan of voor een deel van de projecten een resultaatverplichting is aangegaan.

Het project E.7 (*Bypass West*) betreft een planologische reservering in de PKB. Deze optie wordt pas na 2010 reëel. Het is niet noodzakelijk op dit moment een verplichting aan te gaan. Op het ijkmoment 1999 zal een nadere afweging van dit project gemaakt worden. In project G.2 (Aanpassing Verlengde Westrandweg) wordt reeds rekening gehouden met de eventuele realisatie van *Bypass West*.

F Stadsgewestelijk openbaar vervoer

Zuid-Tangent, project F.1 – F.6

Investering	totaal f 1049 mln
Kostendragers	V&W, Gemeenten/vervoerregio ROA
Toezegging	Categorie A: project F.2 voor f 361 mln Categorie C: project F.2 voor f 160 mln Categorie D: project F.1, F.3, F.4, F.5 en F.6
Voortrekker	project F.2: Haarlemmermeer overige projecten: vervoerregio ROA, Haarlem/IJmond
Ijkmoment	1996: categorie A 1999: categorie D

Het project Haarlem–Schiphol-Oost (F.2) zal, gelet op de 40% OV-doelstelling, voor 2003 aangelegd moeten zijn. Voor dit deel is het ministerie van Verkeer en Waterstaat een resultaatverplichting aangegaan voor de eerste fase en een inspanningsverplichting categorie C voor de tweede fase. Op het ijkmoment 1996 zal nagegaan worden wat de stand van zaken is van dit project.

Project F.3 is minder urgent omdat voorlopig nog van bestaande voorzieningen gebruik gemaakt kan worden. Indien noodzakelijk is het ministerie van Verkeer en Waterstaat bereid om de capaciteit aan te passen (vluchtstrookgebruik A9).

Indien de regio in RVVP/ROA-verband de vereiste prioriteit toekent aan de overige delen van de Zuid-Tangent is het rijk bereid op het ijkmoment 1999 na te gaan of een inspanningsverplichting voor het gehele overige traject of delen daarvan kan worden aangegaan.

Noord-Zuidlijn, project F.7

Investering	f 1 325 mln
Kostendragers	V&W, Amsterdam
Toezegging	Categorie A: Amsterdam CS (Sixhaven) – WTC Categorie D: Amsterdam WTC – Schiphol
Voortrekker	Amsterdam/ROA
Ijkmoment	1999

De Noord-Zuidlijn omvat drie trajecten: Amsterdam-Noord (Buikslotermeerplein–Amsterdam CS Sixhaven), Amsterdam CS (Sixhaven)–Amsterdam WTC en Amsterdam WTC–Schiphol.

Alleen de laatste twee trajecten vormen onderdeel van het PMMS. Voor het traject Amsterdam CS–WTC is een toezegging categorie A aangegaan. Het opgenomen bedrag betreft de rijksbijdrage die f 925 miljoen bedraagt.

Uit de corridorstudie is gebleken dat het traject WTC–Schiphol rond 2010 zou moeten zijn gerealiseerd. Voor die tijd bieden bestaande voorzieningen voldoende capaciteit om het openbaar vervoer tussen Amsterdam en Schiphol te verwerken.

Op het ijkmoment 1999 zal worden bezien of en wanneer in de periode 2003–2010 aanleg van het traject WTC–Schiphol nodig is en hoe dit gefinancierd kan worden.

G Vijfde baan

Aanleg vijfde baan, project G.1

Investering	f 526 mln
Kostendragers	NVLS
Toezegging	Categorie A
Voortrekker	NVLS
Ijkmoment	1996 (Zoneringsbesluit, Masterplan 2003–2015)

De vijfde baan is zowel noodzakelijk voor de verbetering van de milieukwaliteit als voor de mainportontwikkeling (punctualiteit en piekcapaciteit). In de aanlegkosten van de vijfde baan is rekening gehouden met groenvoorzieningen en aanpassingen voor het onderliggend wegennet.

De NVLS is bereid de aanlegkosten van de vijfde baan voor haar rekening te nemen. Uit bedrijfseconomisch oogpunt zou de NVLS eerst investeren in een extra baan indien de vervoersontwikkeling dit rechtvaardigt. De luchthaven loopt bij een vervroegde investering een aanzienlijk financieel risico, overeenkomend met de kosten van voorfinanciering van de vijfde baan. Partijen zijn bereid te bezien hoe dit risico tot aanvaardbare proporties beperkt kan worden, indien de concurrentiepositie van de luchthaven hierdoor in de gevarezone dreigt te komen.

Het definitieve besluit met betrekking tot de aanleg en de financiële dekking van de vijfde baan wordt genomen op het ijkmoment 1996.

Aanpassing VWRW, project G.2

Investering	f 231 mln
Kostendrager	V&W/NVLS
Toezegging	Categorie A: f 66 mln, Categorie C: f 165 mln
Voortrekker	V&W/NVLS
Ijkmoment	1996

In samenhang met de aanleg van nieuwe taxibanen in verband met de vijfde baan zal het ontwerp van de Verlengde Westrandweg aangepast moeten worden. Door toepassing van het veroorzakersbeginsel zal langs de geëigende procedures een financieringsoplossing gevonden worden.

H Sanering geluidhinder

Eerste fase, project H.1

Kosten	f 280 mln
Kostendragers	Luchtvaartmaatschappijen
Toezegging	Categorie A
Voortrekker	SGIS
Ijkmoment	1996

De eerste fase van de geluidssanering is gebaseerd op het huidige vierbanenstelsel volgens de indicatieve contour van het SBL. Afronding van deze fase is voorzien in 1995. De financiering vindt plaats via een combinatie van heffing op landende toestellen, leningen op de kapitaalmarkt door het SGIS en via voorfinanciering van het rijk.

Tweede fase, project H.2

Investering	f 395 à f 430 mln
Kostendragers	Luchtvaartmaatschappijen
Toezegging	Categorie A
Voortrekker	V&W
Ijkmoment	1996

De tweede fase sanering geluidhinder betreft de isolatie die voorvloeit uit het vijfbanenstelsel (Ke en LAeq). Het betreft de omhullende contour (voor vier- en vijfbanenstelsel). Deze tweede fase dient gereed te zijn in 2003, gelijk met het operationeel worden van de vijfde baan. De isolatie van de woningen die in de gereserveerde geluidzone (met maximaal 12 600 woningen) staan, zal, indien van deze zone gebruik gemaakt gaat worden, uiterlijk in 2006 voltooid zijn.

Evenals in de eerste fase komen de kosten nagenoeg geheel ten laste van de luchtvaart. Dit wordt vormgegeven door middel van een bestemmingsheffing op tickets van passagiers die Schiphol als origineel vertrekpunt hebben. Daarbij zal worden uitgegaan van een heffing van f 4,- per vertrekkende passagier. Deze heffing komt bovenop de bestaande heffing op landende vliegtuigen. De heffing zal worden beëindigd op het moment dat alle financiële verplichtingen in het kader van de tweede fase zullen zijn afgerond, naar verwachting omstreeks 2013. Omdat de heffing over een langere periode is uitgesmeerd dan het feitelijke isolatieprogramma, is voorfinanciering nodig. Het rijk heeft hiertoe middelen gereserveerd in de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Uiterlijk op het ijkmoment 1996 zal een uitgewerkt isolatieplan inclusief de financieringsafspraken gereed zijn. Dan zal ook duidelijk zijn of over het isolatieproject al dan niet BTW afgedragen moet worden.

I Groenstructuur

De groenprojecten maken deel uit van een samenhangende groenstructuur in de noordelijke Haarlemmermeer. De groenprojecten zijn opgenomen in de tabel. De aangegeven bedragen zijn indicatief en geven het ambitieniveau van de te realiseren groenprojecten aan.

De projecten I.1, I.2, I.3 en I.4 zijn onderdelen van andere projecten die in de tabel zijn opgenomen. De kostendragers zijn dan ook de kostendragers van die betreffende projecten.

Voor de overgangsgebieden tussen het luchtvaartterrein en de omgeving van de luchthaven is een ruimtelijke visie opgesteld. Deze ruimtelijke visie uit zich in een groen vierkant rond het luchtvaartterrein, dat de verschillende overgangsgebieden tot een samenhangend, herkenbaar, zogenaamd carré vormt. Het totstandbrengen van de groene carré vormt de kern van de ruimtelijke visie, daarnaast zijn nog onderdeel van de ruimtelijke visie: een hoogwaardig fietspadennetwerk, ecologische verbindingen, overgangszones Bovenlanden Aalsmeer en de zgn. Blauwe Poort (een strook water ten zuiden van de Geniedijk dat dient als compenserende oppervlaktewater voor toekomstige bebouwing).

Bij de ruimtelijke visie heeft afstemming plaatsgevonden met bestaande plannen als het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (uit het Structuurschema Groene Ruimte), het Groene As-project van de provincie Noord-Holland en de strategische grondverwerving ten behoeve van de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem.

De totale kosten voor het plan voor de overgangsgebieden bedragen f 93,5 miljoen, opgebouwd uit f 84 miljoen voor grondverwerving en inrichting en f 9,5 miljoen voor afkoop van het beheer en onderhoud. Aangezien bij dit project de beheerder voor een groot deel niet dezelfde is als de investeerder (hetgeen bij andere projecten wel het geval is), is bij dit project voorzien in een afkoopsom van een deel van het beheer. Het beheer wordt uitgevoerd door provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten, met name gemeente Haarlemmermeer.

De kostenverdeling is als volgt:

Rijk	f 46,8 miljoen
V&W	f 18,7 miljoen
NVLS	f 18,7 miljoen
Ontwikkelaars	f 4,7 miljoen
Provincie NH	f 2,3 miljoen
Vervoerregio	f 2,3 miljoen

Aangezien er vele verschillende partijen bijdragen zal bij de verdere uitwerking van het plan voor de overgangsgebieden fondsvorming

onderzocht worden c.q. aansluiting bij bestaande fondsen gezocht worden.

In het kader van het bufferzonebeleid worden ten behoeve van de uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude tot de rijksbufferzone Amsterdam-Haarlem (project I.6) door het rijk gronden verworven. Het ministerie van VROM heeft hiervoor een bedrag van maximaal f 28 miljoen ter beschikking gesteld.

Het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer (SGP) uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) zal een belangrijk onderdeel vormen van de nieuwe regionale groenstructuur. In het kader van PMMS was reeds besloten tot een financiering in natura van ca. 500 hectare (project I.7 SGP). De kosten van deze 500 hectare werden in deel 1 geraamd op f 40 miljoen. Met de betrokken partijen is afgesproken dat de f 40 miljoen in twee tranches van f 20 miljoen in de jaren 1996 en 1997 in het Groenfonds worden gestort. Aangezien de te betalen kosten een langere looptijd hebben kan deze vroegtijdige storting als gevolg van rentebijverschrijving in waarde toenemen. Het ministerie van LNV stelt zich op basis van deze financieringsafpraak garant voor de realisering van 500 hectare, als onderdeel van de totale omvang van het SGP van 1600 hectare.

De financiële dekking van de 500 hectare ad f 40 miljoen is als volgt:

- * ministerie van VROM f 15 miljoen;
- * ministerie van Verkeer en Waterstaat f 15 miljoen;
- * ministerie van Economische Zaken f 5 miljoen;
- * NV Luchthaven Schiphol f 5 miljoen.

Met betrekking tot het compensatiebeginsel (project I.8) in relatie tot PMMS is in deel 1 afgesproken dat dit nader onderzocht zou worden. Uitgangspunt hiervoor vormde het compensatiebeginsel zoals verwoord in deel 3 van het SGR.

De nadere uitwerking van het compensatiebeginsel heeft opgeleverd dat de realisering van 500 hectare groengebied voldoende compensatie kan bieden voor het verlies aan recreatiewaarden in Spaarnwoude. Project I.8 (Compensatie) is daarom niet meer apart opgenomen in de tabel.

In het Uitwerkingsplan Mainport en Groen, dat op initiatief van de provincie is opgesteld, zijn de gemaakte afspraken opgenomen.

J Bedrijfsterreinen

De kosten van de aanleg van de bedrijfsterreinen worden via de exploitatie van de bedrijfsterreinen verrekend (kostendekkend).

K Luchtvaartmaatschappijen

De investeringen in aard- en nagelvaste goederen van de luchtvaartmaatschappijen komen ten laste van de luchtvaartmaatschappijen.

L Externe Veiligheid

Investering	circa f 7 mln
Kostendragers	Rijk
Toezegging	categorie A
Voortrekker	V&W
IJkmoment	1996

In de PKB wordt ten behoeve van de externe veiligheid voorzien in twee veiligheidszones. Aan de veiligheidszone in ruime zin zijn geen financiële gevolgen verbonden. Voor deze zone geldt dat geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden. Binnen de veiligheidszone in engere zin geldt dat bestaande woningen dienen te worden geamoveerd. Nieuwe woningen en vestiging van nieuwe bedrijven is niet toegestaan. Bestaande bedrijven met een gering aantal arbeidsplaatsen kunnen worden gehandhaafd. In de periode tot 2015 zullen de woningen aan de woonbestemming worden onttrokken. Afhankelijk van het initiatief van de bewoner zal een aankoopprocedure in gang gezet worden, doch uiterlijk tot 2015.

Nr	Omschrijving	Totaal invest. ¹	Voor 2003			Na 2003			Kosten-drager	PMMS inv.	
			A	B	C	A	B	C			D
A	Luchthaven	6.700	3.300				3.400		Totaal: NVLS	3.900	
B	Rijkswegen								Totaal: V&W		
B.1	Aanleg WRW etc.	630	250			380					
B.2	VWRW, A4, A9	1.180									
B.2.1	- VWRW		520								
B.2.2	- A4, 2e Schipholtunnel		160								
B.2.3	- Omlegging Badhoevedorp			140			360				
B.3	Reconstructie A4	80		80							
B.4	Knelpunten A2	1.060					1.060				
B.5	Verbreiding A9	110					110				
C	Onderliggende wegen										
C.1	Cap. vergr. N231	4		4					prov NH/ NVLS		
C.2	Cap. vergr. N201	6	6						prov NH	6	
C.3	Cap. vergr. N232	pm								pm	
C.4	Aanleg T106/A9	44	44						V&W: 14 A'dam: 18,8 H'meer: 4,7 Prov. NH: 3,8 SADC: 4,7		
C.5	Kortsluiting N201 op A4/A5	50			50					pm	50
C.6	NVLS-Oude Haagweg	75			75					pm	75
C.7	Rijkerstreek-Fokkerweg	30	4		26					V&W: 4 (A) SADC: 26 (C)	30
D	HSL										
D.1	HSL-Zuid	6.000	6.000							V&W: 4.400 overig: 1.600 ²	
D.2	HSL-Oost										
D.2.1	- Duivendrecht-Breukelen	762	762							V&W	
D.2.2	- Utrecht-Breukelen	231	231							V&W	
D.2.3	- Utrecht-emplacement	480	480							V&W	
D.2.4	- Utrecht-Lunetten	313	313							V&W	
D.2.5	- Utrecht-Arnhem	1.835 ³					1.835			V&W	1.835
D.2.6	- Arnhem west, vrije kruising I	97	97							V&W	
D.2.7	- Arnhem west, vrije kruising II	105					105			V&W	
D.2.8	- Arnhem oost, vrije kruising	45					45			V&W	
D.2.9	- Arnhem-Velperbroek	195					195			V&W	195
D.2.10	- Arnhem-Duitsland	300					300			V&W	300
D.2.11	- aansluiting Zevenaar	pm									
E	Spoorlijnen										Totaal: V&W
E.1	Schiphollijn 4-6-4	1.182	1.182								
E.2	Utrechtboog	302	302								
E.3	Amsterdam Zuidtak 4sp	285		125			160				
E.4	A'dam Zaanstraat 6sp	307	307								
E.5	Hemboog	297	297								
E.6	A'dam Westtak 4sp	300						300			
E.7	Bypass-West	515							515		515
F	Stadsgewestelijk O.V.										
F.1	Zuid-tangent (Zt) Zt IJmuiden-Haarlem/ Schalkwijk	143							143		
F.2	Zt Haarlem/Schalkwijk/Schip. O										
F.2.1	- Haarlem/Schalkwijk/Schiphol O	468	308					160		V&W: 308 (A), 160 (C)	
F.2.2	- OV-koker Buitenveldertbaan	53	53							V&W	
F.3	Zt Schiphol O-Bijlmer/NS	88							88		88
F.4	Zt Schiphol ZO.-Ronde Venen: ZO - Aalsmeer veiling Aalsmeer veiling - Mijdrecht Mijdrecht - A2	129							129		129
F.5	Zt Bijlmer/NS - Weesp	78							78		
F.6	Zt losse onderdelen	90							90		

Nr	Omschrijving	Totaal invest. ¹	Voor 2003			Na 2003			Kosten-drager	PMMS inv.	
			A	B	C	A	B	C			D
F	Stadgewestelijk O.V. (vervolg)										
F.7	Noord-Zuidlijn – A'dam CS-WTC – WTC-Schiphol	925 ⁴ 400	925					400		400	
F.8	Doorstromingsmaatr. Schiphol	85	85						V&W		
G	Vijfde Baan										
G.1	Aanleg Vijfde Baan	526	526						NVLS	526	
G.2	Aanpassing VWRW	231	66				165		NVLS/V&W	231	
H	Sanering geluidhinder										
H.1	Eerste fase	280	280						Luchtvaart- maatschap- pijen,		
H.2	Tweede fase	395 à 430	395 à 430						voorfin. door V&W	395 à 430	
I	Groenstructuur										
I.1	Landscaping luchtvaartterrein ^{5a}	20	20						NVLS	in A	
I.2	Landscaping bedrijfsterreinen ^{5b}	45,3	45,3						Ontwikke- laars	in J	
I.3	Aanpassingsinrichting vijfde baan ^{5c}	15	15						NVLS	in G.1	
I.4	Landschappelijke inpassing infra ^{5d}	35	35						Kostendrager project		
I.5	Overgangsgebieden	93,5	77,7		6,3	8,8		0,7	Rijk 46,8 (A) V&W 18,7 (A) NVLS 18,7 (A) Ontw. 4,7 (C) Prov NH 2,3 (A) Vvregio 2,3 (C)	93,5	
I.6	Uitbreiding rijksbufferzone Spaarnwoude	28	28						VROM	28	
I.7	Strategisch Groenproject Haar- lemmermeer	40	40						V&W, VROM, EZ, NVLS	40	
J	Bedrijfsterreinen									SADC	175
J.1	Lijnden	70	59			11					
J.2	Kruisweg Zuid	135	102			33					
J.3	Lutkemeer	70		50				20			
K	Luchtvaartmaatschappijen										
K.1	KLM	5.000	2.000					3.000	KLM	3.085	
K.2	Overige	145	60					85	Ov. maatsch.		
L	Externe veiligheid	7	pm				pm		V&W	7	

Noten:

¹ Prijspeil van de opgenomen projecten is voor A en G.1 1990; B, D, C.4, E, F, 1.5 1994 voorzover het cat A betreft, voor overige is prijspeil 1993.

² Het bedrag «overig» bestaat uit een nog niet exact bekend deel private financiering en EU-bijdrage.

³ Uitgaande van 200 km per uur. Uitgaande van snelheidsverhoging tot 300 km per uur bedraagt de raming f 2135 mln.

⁴ Hier is alleen de rijksbijdrage aan het project opgenomen. Met de gem. Amsterdam is nog overleg gaande over de exacte omvang van de projectkosten.

^{5a} Bedrag vormt onderdeel van de projectkosten vermeld onder A.

^{5b} Bedrag vormt onderdeel van de projectkosten vermeld onder J.

^{5c} Bedrag vormt onderdeel van de projectkosten vermeld onder G.

^{5d} Bedrag vormt onderdeel van de projectkosten vermeld onder B, C, E of F.

BIJLAGE III

STAND VAN ZAKEN PASO-MAATREGELEN

Maatregelen substitutie

- A Overgenomen
- A* Gewijzigd overgenomen
- B In uitvoering
- C Nadere uitwerking nodig
- D Uitvoering niet mogelijk

- 1 Realiseren hogesnelheidslijn Amsterdam – Schiphol – Roosendaal;

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan. De PKB hogesnelheidslijn is in procedure.
- 2 Realiseren hogesnelheidsverbinding Schiphol – Amsterdam – Duitse grens (spoorverdubbeling Amsterdam – Arnhem – grens, tot Utrecht in 2002, tot grens in 2006);

A*
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan. Wijziging: termijn realisatie HSL-Oost of overeenkomst met BRD uiterlijk in 2010 voor een snelheid tot 200 km per uur. Inzet kabinet is gericht op reeds eerdere voltooiing (zo mogelijk in 2006) en zekerstellen van financiële zekerheid daarvan. Versnelling planning werkzaamheden baanvak Breukelen Utrecht teneinde de verwachte voltooiing in 2005 of overeenkomst met BRD te kunnen realiseren.

Op basis van de resultaten van de onderzoeken naar de vergelijking vervoer-alternatieven HSL-Oost, waarbij de vervoerkundige en bedrijfseconomische waarde van verschillende uitvoeringsvarianten voor de HSL-Oost is verkend is er geen reden om het gehele traject van de HSL-Oost tussen Schiphol en Duitse grens geschikt te maken voor snelheden tot 300 km per uur. 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).

De Deutsche Bahn en de Nederlandse Spoorwegen zijn onderzoek gestart naar de mogelijkheden voor een directe verbinding met Berlijn en andere steden in midden- en noord-Duitsland.

Flankerende maatregelen substitutie

- 3 Realiseren snelle overstapmogelijkheid tussen vliegtuig en hogesnelheidstrein;

B
Naar aanleiding van de in deel 1 van deze PKB geformuleerde substitutedoelstelling hebben de NVLS, de NS en de KLM verdere uitwerking gegeven aan de voor het bereiken van de substitutie noodzakelijke integratie van de vervoerssystemen van de spoorwegen en de luchtvaart. NVLS, KLM en NS hebben op verzoek van het kabinet een eerste gemeenschappelijke visie gegeven over de wijze waarop de beide vervoerssystemen beter op elkaar kunnen worden afgestemd.
- 4 Realiseren geïntegreerd bagage-afhandelingssysteem;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.
- 5 Op de luchthaven resp. in de omgeving ervan wordt ruimte gereserveerd voor een station en railemplacement, zodanig dat maximale substitutie en een volledige integratie van spoor- en luchtterminal mogelijk wordt.

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan. HSL-Zuid zal via het huidige NS-station Schiphol-Centrum naar Amsterdam rijden. Aanleg van de westelijke bypass wordt planologisch niet onmogelijk gemaakt. De bypass West kan op termijn de satellieten ontsluiten. De ontwikkeling van een tweede areaal wordt voor 2015 niet voorzien, maar wordt op de langere termijn niet uitgesloten.
- 6 Tariefsafstemming tussen vervoer per vliegtuig en trein;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

- 7 Een uniform reserveringssysteem;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

- 8 Een op modaliteit afgestemd bagage-afhandelingsstelsel;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

- 9 Korte en herkenbare looproutes.

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

Maatregelen uitplaatsing

- 10 General aviation wordt grotendeels naar Lelystad uitgeplaatst in de eerste planperiode.
Door de N.V. Luchthaven Schiphol zal op korte termijn een uitplaatsingsprogramma worden opgesteld;

B
De maatregel houdt in uitplaatsing c.q. ontmoediging van niet mainport gebonden General Aviation. Een aantal ontmoedigingsmaatregelen is al genomen. De NVLS voert beleid om fasegewijze uitplaatsing te bereiken volgens een daartoe op te stellen Plan van Aanpak. Hierbij worden in de eerste fase prive-, sport- en lesvluchten uitgeplaatst. In de tweede fase zal het niet-mainport gebonden deel van het taxi- en zakenverkeer worden ontmoedigd. In de derde fase zal het overig General Aviation verkeer worden ontmoedigd.

Mede om deze uitplaatsing/ontmoediging te kunnen realiseren heeft de NVLS het aandelenpakket van de luchthaven Lelystad overgenomen. Getracht zal worden de van Schiphol uit te plaatsen segmenten General Aviation zoveel mogelijk op de luchthaven Lelystad te accommoderen.

- 11 Een regeling wordt opgesteld waarin lesvluchten worden beperkt naar baangebruik, tijdstip en te vliegen route (niet boven aaneengesloten woonbebouwing). Voorts wordt binnen vijf jaar het aantal lesvluchtbewegingen met 50% gereduceerd ten opzichte van 1989;

B
Maatregel is voor zover mogelijk reeds uitgevoerd. De komende jaren zal het aantal les- en testvluchten zoveel mogelijk verder worden beperkt. De KLM heeft in 1991 besloten om alle lesvluchten van meer dan anderhalf uur niet meer op Schiphol uit te voeren, maar op andere luchthavens veelal buiten Nederland. Daarnaast maakt de KLM voor de training van cockpitbemanningen zoveel mogelijk gebruik van vluchtnabootsers.

- 12 Op korte termijn wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden van uitplaatsing charters (passagiers) naar andere vliegvelden.

D
IEE-onderzoek naar economische consequenties van uitplaatsing van passagiers-charters is afgerond. Op basis van conclusies IEE wordt deze maatregel verder niet meegenomen in PKB en Streekplan.

Maatregelen geluidhinder

- 13 Vaststelling van de geluidszone krachtens de Luchtvaartwet (2003 = 2015) in 1995;
- A
Indicatieve geluidszone opgenomen in PKB. Ontwerp-geluidszone is opgenomen in ontwerp-Aanwijzing Luchtvaartwet (LVW).
- 14 Voor de gehele planperiode (1990–2015) wordt een taakstelling gehanteerd van vermindering van het aantal geluidsbelaste woningen van 16 500 nu naar 9 000 in 2015. De zone omvat maximaal 10 000 woningen met het oog op de handhaving. Naast deze afspraken geldt een inspanningsverplichting om gedurende de gehele planperiode effectief een zo laag mogelijk aantal woningen te bereiken. Deze getallen zijn gebaseerd op het CBS-woningbestand per 1 januari 1989;
- A
In de PKB wordt rekening gehouden met de mogelijke omzetting van de 35 Ke geluidszone met 10 000 woningen naar de gereserveerde geluidszone met 12 600 woningen. Deze getallen zijn gebaseerd op de CBS-woningtelling van eind 1990.
- 15 Toetsing van de inspanningsverplichting van 9 000 woningen binnen de 35 Ke-contour, alsmede evaluatie van de extra inspanningsverplichting voor het minimaliseren van het aantal woningen binnen deze contour, zal plaatsvinden via in te bouwen ijkmomenten;
- A*
Maatregel is overgenomen in PKB en Streekplan. Toetsing vindt plaats in het kader van het programma Evaluatie en Monitoring.
- 16 Formuleren van een interimbeleid voor de periode 1990–1995, uitgaande van de 35 Ke geluidscontouren in 1989, ten behoeve van het beleidsconvenant (1991);
- A
Maatregel is voltooid door middel van een brief van 27 november 1991 van de minister van VROM aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland m.b.t. het interimbeleid Schiphol 1991–1995. In de PKB wordt vermeld dat conform genoemde brief het interimbeleid voor Schiphol vervalt op het moment dat de geluidszones voor het vier- en vijfbanenstelsel in 1996 zijn vastgesteld.
- 17 Realiseren uitfasering hoofdstuk 2 vliegtuigen in de eerste planperiode (2002); zie verder M31;
- A
Maatregel overgenomen in PKB. Zie Maatregel 31.
- 18 Zo spoedig mogelijk aanleg vijfde baan (2000), ligging vijfde baan evenwijdig aan Zwanenburgbaan, exacte ligging wordt bepaald in project-PKB en IMER. De keuze voor uitbreiding van het banenstelsel met deze vijfde baan wordt niet definitief dan nadat in de mer-procedure de voor- en nadelen van een gedraaide vierde baan tevens zijn verkend.
- A*
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan. Vijfde baan uiterlijk in 2003 operationeel. In het IMER zijn de voor- en nadelen van de gedraaide vierde baan verkend. Het IMER komt tot de conclusie dat een stelsel met een gedraaide vierde baan op geluidhinder slechter scoort dan 5G, terwijl 4G ook in operationele zin minder goed scoort dan 5G. Het AMER, waarin ook nog twee 5GG-varianten zijn opgenomen, geeft geen aanleiding de keuze voor 5P te heroverwegen.
- 19 Opnemen door de provincie van een niet zonder meer te bebouwen gebied (vrijwaringszone) rond de geluidszone in het streekplan, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de besluitvorming over grootschalige woningbouwlocaties in de Vierde Nota Extra.

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.

Maatregelen optimalisatie

- 20 Implementatie van de nog af te spreken acties uit het Milieubeleidsplan van de NVLS;

B
Maatregel is in uitvoering. Voortgang staat vermeld in het jaarlijkse Milieujaarverslag van de NVLS.

- 21 Verlengen Kaagbaan met 250 meter ter ontlasting van de Buitenveldertbaan;

A
Maatregel overgenomen in PKB, Streekplan en ontwerp-Aanwijzing LVW. Aanpassing banenstelsel eerste planperiode. Operationeel omstreeks 1997.

- 22 Zuidelijk gebruik Zwanenburgbaan (vanaf 1993, afhankelijk van de uitkomsten van de mer-procedure);

A
Maatregel overgenomen in PKB. Aanpassing banenstelsel eerste planperiode. Operationeel omstreeks 1995.

- 23 Via lage preferentie wordt de Aalsmeerbaan ontlast tot een niveau van 49 Ke in 2003 en zo mogelijk verder;

A*
Maatregel overgenomen in PKB.

- 24 Verder onderzoek wordt verricht in het kader van de mer-procedure naar de mogelijkheden om uitgaande van het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan en uitgaande van de voornemens inzake substitutie en uitplaatsing binnen de uitgangspunten van dit Plan van aanpak voor 2003 te komen tot een verdere ontlasting zowel van Aalsmeer als van andere woongebieden met een voorziene geluidsbelasting van min of meer hetzelfde niveau.

A
Maatregel overgenomen in de PKB. Onderzoek is uitgevoerd in het kader van het IMER. Amstelveen, Buitenveldert, Aalsmeer en Zwanenburg worden, in het bijzonder gedurende de nacht, zoveel mogelijk ontzien door het preferent gebruik van de Kaagbaan en de vijfde baan.

- 25 Gebruik Aalsmeerbaan na de avondpiek uitsluitend ingeval de Kaagbaan vanwege de windsituatie niet beschikbaar is; tevens zal in het kader van de mer-procedure verder onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om tot een evenwichtige ontlasting te komen van de Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan tussen 20.00 en 24.00 uur via preferent baangebruik.

A
Het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan krijgt de preferentie die het zuidelijk gebruik van de Aalsmeerbaan nu heeft. De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zijn 's-nachts in principe gesloten.

Maatregelen nachtvluchten

- 26 De Aalsmeerbaan wordt gesloten tussen 0.00 en 06.00 uur;

A*
Maatregel overgenomen in PKB en ontwerp-Aanwijzing LVW. De Aalsmeerbaan wordt tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten nadat het zuidelijk gebruik van de Zwanenburgbaan operationeel is.

- 27 Dit geldt ook voor de Buitenveldertbaan, tenzij om veiligheidsredenen baanbeschikbaarstelling geboden is. Onder welke weersituatie dat het geval is zal nog nader worden bepaald. Deze uitspraak maakt deel uit van het handhavingsbeleid en het handhavingsprogramma;
- A*
- Maatregel is overgenomen in PKB.
- Het gebruik van de Buitenveldertbaan wordt – na verlenging van de Kaagbaan – tussen 23.00 en 06.00 uur beperkt tot die gevallen waarbij gebruik van deze baan uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk is.
- 28 De Zwanenburgbaan is in en uit zuidelijke richting 's nachts gesloten, tenzij door extreme weersomstandigheden geen andere landingsbaan beschikbaar is. Hiervoor geldt een ontheffingstelsel. De hierbij uit te voeren rechte nadering voert niet over woonkernen;
- A
- Maatregel overgenomen in PKB. Het nachtelijk landen vanuit het zuiden op de Zwanenburgbaan krijgt de preferentie die de Aalsmeerbaan had.
- 29 Bij ingebruikstelling van de vijfde baan wordt de Zwanenburgbaan volledig gesloten voor verkeer vanuit het noorden tussen 00.00 en 06.00 uur;
- A*
- Maatregel overgenomen in PKB en ontwerp-Aanwijzing LVW, maar na ingebruikstelling vijfde baan is Zwanenburgbaan tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten voor verkeer naar en vanuit het noorden.
- 30 In het belang van vooral de long haul-carriers, zal Schiphol tussen 06.00 en 07.00 volledig open zijn;
- A
- De nachtperiode is vastgesteld op de periode van 23.00 tot 06.00 uur.
- 31 Ten aanzien van het uitfaseren van hoofdstuk 2 vliegtuigen zal door betrokken partijen een beleid worden gevoerd dat is gebaseerd op voornoemde uitgangspunten. Op de ijkmomenten 1993, 1995 en 1998 zal dit beleid worden geïkt in het licht van nationale en internationale ontwikkelingen. Voorzover nog met hoofdstuk 2 vliegtuigen wordt gevlogen blijft de Kaagbaan terzake de preferente baan;
- A
- Maatregel overgenomen in PKB. Het ijkmoment 1993 is vervallen.
- 32 In 1993 zal een landelijke nachtnormering worden vastgesteld en geïmplementeerd. Een overzicht van de taak en tijdplanning van de betreffende werkgroep nachtnormering is als afzonderlijke bijlage opgenomen. Tot dat moment wordt een beperkte groeimogelijkheid van het aantal nachtvluchten op Schiphol afgesproken van 1000 per jaar tussen 00.00 en 06.00 uur.
- B
- De landelijke nachtnorm is vastgesteld op LAeq 26 dB(A). De gewijzigde Luchtvaartwet, waarin de nachtnorm van LAeq 26 dB(A) is opgenomen, is op 17 augustus 1994 in werking getreden. Op basis van de nachtnorm zal voor het vierbanenstelsel tot 2003 en voor het vijfbanenstelsel vanaf 2003 een LAeq-nachtzone worden vastgesteld die de omvang van het vliegverkeer bepaalt. Nadat de LAeq 26 dB(A)-zone is vastgesteld in het kader van de aanwijzingsprocedure Luchtvaartwet zal de handhaving op basis van de nachtzone plaatsvinden. Tot het uitbrengen van de aanwijzing conform de

Luchtvaartwet voor de nachtzone voor het vierbanenstelsel (S4S2) in 1995 mag het aantal nachtvluchten in de periode 23.00–06.00 uur met maximaal 1000 vliegtuigbewegingen per jaar toenemen, voorzover daardoor de ontwerp-nachtzone die in de PKB is opgenomen niet wordt overschreden.

Het kabinet heeft besloten om parallel aan deze PKB een nadere studie te verrichten naar de te hanteren geluidnorm voor nachtelijk vliegverkeer. Inzet daarbij is dat het kabinet bij de parlementaire behandeling van de PKB Schiphol en Omgeving op hoofdlijnen kan aangeven welke lijn na afronding van de besluitvorming over de PKB ten aanzien van de nachtnorm zal worden aangehouden.

Maatregelen isolatieprogramma

- 33 Volledige realisatie présaneringsprogramma + uitbreiding hiervan conform brief minister V&W d.d. 18 april 1990;

B
Maatregel is in uitvoering. Het présaneringsprogramma zal medio 1995 zijn afgerond.

- 34 Uitvoeren saneringsprogramma gebaseerd op 40 Ke in situatie 2003 vóór het jaar 2003;

A*
Maatregel overgenomen in PKB en ontwerp-Aanwijzing LVW. Momenteel wordt een Globaal Isolatieplan voor Schiphol en Omgeving gemaakt. Uitgangspunt is afronding van het volledige saneringsprogramma (dus inclusief de nachtnormering) voor het jaar 2003.

Uitzondering zijn de woningen gelegen buiten de 40 Ke-contour behorende bij de 35 Ke-geluidszone 10 000 woningen, maar binnen de gereserveerde 35 Ke-zone (12 600 woningen). Deze woningen worden geïsoleerd uiterlijk voordat de ruimere geluidszone voor het luchtverkeer beschikbaar wordt gesteld.

- 35 Onderzoek naar voorstel geluidheffing per passagier ter bestrijding van kosten saneringsprogramma (1991);

A*
Er bestaat met het luchtvaartbedrijfsleven overeenstemming op hoofdlijnen over de heffing op een ticket per vertrekkende passagier vanaf een Nederlandse luchthaven. De heffing moet worden opgenomen in een wijzigingsvoorstel van de Luchtvaartwet. Een voorstel is in voorbereiding.

Maatregelen handhaving

- 36 Voor het handhavingsbeleid resp. de jaarlijks vast te stellen handhavingsprogramma's worden door alle partijen onderschreven uitgangspunten gehanteerd als opgenomen in een afzonderlijke bijlage bij het convenant. Een voorstel voor zo'n handhavingsprogramma is eveneens bijgevoegd. In 1991 zal het eerste handhavingsprogramma worden vastgesteld;

A
In de PKB is het handhavingsbeleid, gebaseerd op de vigerende Luchtvaartwet (TK91–92, 22 570 nrs. 1–3), opgenomen. Het instrument van het handhavingsprogramma is onderdeel van deze vigerende Luchtvaartwet. In 1992 is het eerste handhavingsprogramma opgesteld.

- 37 Ter versterking van het handhavingsinstrumentarium wordt een dwangsom-regeling ingevoerd eventueel gecombineerd met een waarborgsom-regeling;

A
De vigerende Luchtvaartwet voorziet in een dwangsomregeling.

- 38 Er moet een organisatorische scheiding komen tussen de Luchtvaartinspectie (LI) en de Luchtverkeersbeveiliging (LVB), waartoe de luchtverkeersleiders behoren. Door de voorgenomen verzelfstandiging van de LVB in 1991 wordt hierin voorzien. Daarnaast moet er een scheiding komen tussen de vergunningverlenende en controlerende taken van de LI. Ook zou de LI periodiek verslag moeten doen aan de CGS van haar bevindingen en activiteiten op het gebied van de handhaving;

B

Met de verzelfstandiging van de LVB per 1 januari 1993 is de organisatorische scheiding tussen LI en LVB een feit. Ten behoeve van een effectieve behandeling van milieu-aangelegenheden binnen LI krijgen de afdelingen, verantwoordelijk voor het veiligheidstoezicht op de luchtvaart, de verantwoordelijkheid voor het milieu-aspect. De afdeling Milieuzaken krijgt, naast het uitvoeren van beleidsvoorbereidend onderzoek, een meer coördinerende taak t.a.v. de voorbereiding van het milieu-beleid. Vanuit de eind 1992 ingestelde Taakgroep Handhaving wordt periodiek gerapporteerd aan de CGS inzake handhaving.

- 39 NVLS en LVB moeten hun interne milieuzorg optimaliseren (duidelijk milieubeleid uitgewerkt tot procedures en instructies, interne handhaving). Met name de bewustwording van de geluidsproblematiek bij de luchtverkeersleiders heeft extra aandacht. De NVLS en de LVB doen periodiek verslag aan de CGS van hun activiteiten ter beperking van de geluidhinder;

B

In de eerste helft van 1994 is binnen de LVB een Bedrijfs Intern Milieuzorgsysteem gereed gekomen. Het Interne Milieuzorgsysteem van de NVLS is in 1992 operationeel geworden.

- 40 Actie nummer 5 uit het Milieubeleidsplan van de NVLS: het aanleggen van een geluidmeetsysteem ter verbetering van de handhaving (1992), wordt overgenomen in het Plan van aanpak;

B

De NVLS heeft het geluidmeetsysteem (NOMOS) in gebruik genomen. Het systeem is gekoppeld aan het reeds bestaande radarsysteem van de Rijksluchtvaartdienst (FANOMOS = Flight Analysing and Noise Monitoring System).

- 41 Voor de toezichhoudende en controlerende taken wordt een onafhankelijke instantie aangewezen. Deze rapporteert aan de verantwoordelijke bewindspersoon alsmede aan andere nader te bepalen partijen. De onafhankelijke toetsingsinstantie krijgt de middelen om haar taak naar behoren uit te voeren. De aspecten waarop genoemde instantie toezicht houdt, worden expliciet geformuleerd in het bijgevoegde handhavingsprogramma (zie bijlage 5 van PASO). Ze betreffen in elk geval de handhaving van de Ke-zones als voortschrijdende jaargemiddelden, het aantal nachtvluchten per baan, gerelateerd aan de geluidsintensiteit van de vliegtuigen, het nader vast te stellen lesvluchtprogramma alsmede andere elementen uit het plan van aanpak;

B

Deze maatregel is in de Nota van Toelichting bij de PKB (hoofdstuk 4.9) nader uitgewerkt.

- 42 De rol van de Commissie Geluidhinder Schiphol als adviserende instantie dient opnieuw gedefinieerd te worden. Bij die herdefiniëring dient voorzien te worden in een regeling voor verplicht horen van de CGS door de minister van V&W, in de mogelijkheid van ongevraagd advies en in een rapportageplicht aan het CGS door instanties die over de voor het werk van het CGS essentiële gegevens beschikken.

De CGS zelf rapporteert regelmatig over haar werkzaamheden. Voorts zal de CGS de volgende taken krijgen:

- een taakgroep handhaving zal maandelijks de overtredingen van de reglementen en de geluidklachten bespreken;
- er zal een gestructureerde informatie-uitwisseling opgezet worden tussen de klachtentelefoon en de LI, NVLS en LVB. Klachten en afwijkende situaties, waardoor klachten mogelijk zijn, zullen direct worden doorgegeven;
- klachten en genomen maatregelen worden openbaar gemaakt middels een jaarverslag of bulletin aan omwonenden.

B

De Commissie Geluidhinder Schiphol heeft een concept opgesteld voor de wijziging van haar instellingsbeschikking waarin onder meer een omschrijving van het takenpakket is opgenomen. Dit concept is voorgelegd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. De rol van de milieuc commissie is in de in procedure gebrachte wijziging van de Luchtvaartwet versterkt. De taakgroep handhaving is in 1993 ingesteld. Ook de gestructureerde informatie-uitwisseling functioneert geruime tijd (periodiek overleg LI – LVB – NVLS – CGS).

- 43 De minister van Verkeer en Waterstaat zal jaarlijks, te beginnen in 1991, aan een beleidsgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van haar ministerie en de provincie Noord-Holland, verzoeken een door haar vast te stellen opdracht aan de Luchtvaartinspectie op te stellen inzake de handhaving van het geluidhinderbeleid rond Schiphol.

B

Maatregel is uitgevoerd. De Beleidsgroep is ingesteld.

Maatregelen luchtverontreiniging

- 44 Uitwerking van het Nederlandse beleid ten aanzien van de aanvaardbare bijdrage van de luchtvaart aan de luchtverontreiniging zal uiterlijk medio 1995 (mede op basis van internationaal overleg) haar beslag vinden. Deze uitwerking zal worden neergelegd in een aparte nota Luchtverontreiniging en luchtvaart, waarin naast de luchthavengebonden maatregelen tevens de relatie met maatregelen bij andere bronnen conform het nationale beleid zal worden aangegeven, en welke als bijlage bij de vastgestelde Project-PKB Schiphol wordt gevoegd;

A*

Door de complexiteit van de materie zal de nota pas in de loop van 1995 aan de Kamer worden aangeboden. Duidelijk is dat maatregelen, gezien de aanzienlijke economische implicaties, alleen in internationaal verband genomen kunnen worden. Indien maatregelen die voortvloeien uit de Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart en die betrekking hebben op de luchthaven Schiphol leiden tot het bijstellen van het pakket luchthavengebonden maatregelen kan een herziening van de PKB noodzakelijk zijn.

- 45 De Nederlandse regering, de luchtvaartmaatschappijen en de luchthaven Schiphol nemen in internationaal verband het initiatief tot de verscherping van de emissienormen van stikstofoxyden en tot een beperking van kooldioxyde-uitstoot van vliegtuigmotoren;

A*

Het kabinet zal in internationaal verband aandringen op aanscherping van de NO_x-emissienorm. De luchtvaartmaatschappijen en de NVLS worden in dit verband niet genoemd. Beperking van CO₂-uitstoot wordt behandeld in de Nota van Toelichting.

- 46 De Nederlandse regering neemt initiatief tot de formulering van een Europees vervoersbeleid gericht op de substitutie van Europees luchtverkeer door (hogesnelheids)railverkeer. Tevens zal de keuze van vervoerswijze van de Europese reiziger worden beïnvloed in de richting van het railverkeer door de invoering in Europees verband van een milieuheffing op vliegtuigbrandstof. Ook de substitutiemogelijkheden van luchtvrachtvervoer door railgoederenvervoer dienen op Europese schaal bevorderd te worden;

A

Maatregel overgenomen in PKB. Beperking van de emissies van het luchtverkeer in internationaal verband bevorderen door substitutie. Het kabinet zal in internationaal verband het initiatief nemen om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen.

A

Maatregel overgenomen in PKB. Kabinet dringt in internationaal verband aan op invoering van een heffing op kerosine. Voor substitutie zie toelichting bij maatregel 88.

- 47 Voor de eerste planperiode is voorafgaand aan het uitbrengen van de nota Luchtverontreiniging en luchtvaart (1995) een pakket maatregelen overeengekomen ter beheersing van de groei van de luchtverontreiniging. Dit pakket inzake luchthavengebonden maatregelen is als afzonderlijke bijlage bij het convenant gevoegd. Met het uitbrengen van genoemde nota in 1995 zal dit pakket daarin opgaan;

A

Maatregel overgenomen in PKB. NVLS voert luchthavengebonden maatregelen uit die in het Beheersplan Schiphol vermeld staan.

- 48 Vooralsnog wordt een voorbehoud gemaakt ten opzichte van de maatregelen ter beheersing van de groei van de luchtverontreiniging in de tweede planperiode (2003–2015). Besluitvorming hierover vindt plaats in het kader van het ijkmoment 1996. Tot die tijd geldt als uitgangspunt dat de na 2003 optredende toename van de uitworp van stikstofoxyden en kooldioxyden door het luchtverkeer van en naar Schiphol inpasbaar moet zijn binnen de mede op basis van internationaal overleg uiterlijk in 1995 vast te stellen taakstelling voor de luchtvaart. Op basis hiervan zal alsdan een pakket van additionele maatregelen worden bepaald.

A

Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart. Zie toelichting bij maatregel 44.

Maatregelen lokale luchtverontreiniging

- 49 Vervanging van dienstverlenende voertuigen door voertuigen met elektro-tractie;

B

Een vervangingscyclus is opgesteld. Vanaf 1995 worden eigen voertuigen van de NVLS vervangen door schonere voertuigen. Actie afgerond 1999.

- 50 Streven naar het vervangen van het taxiën van vliegtuigen door het slepen ervan. Onderzoek zal moeten uitwijzen of en onder welke condities dit mogelijk is;

D

De mogelijkheden van het vervangen van taxiën van vliegtuigen door slepen zijn onderzocht. Gebleken is dat het vervangen van taxiën van vliegtuigen door slepen vanuit milieu-oogpunt nauwelijks perspectief biedt. Andere maatregelen om emissies bij taxiën te beperken zijn opgenomen in het Beheersplan Schiphol.

- 51 Nader onderzoek naar stankhinder in de omgeving van de luchthaven;

A

In het IMER is onderzoek verricht door TNO naar luchtverontreiniging en geurhinder. In het AMER is het aantal inwoners bepaald binnen de geurconcentratiecontouren van 1 geureenheid per m³ (99,5 percentiel) voor 1990 en

voor 2015 voor de verschillende alternatieve banenstelsels.

- 52 Uitvoeren beleid SVV II en beleid NMP Plus ten aanzien van doelgroep verkeer.

A

Maatregel overgenomen in PKB. SVVII/NMP Plus richtinggevend voor in PKB neergelegd beleid. Het kabinet streeft ernaar dat 40% van het woon-werkverkeer van personeel van de op de luchthaven gevestigde bedrijven en voor- en natransport van passagiers plaatsvindt door middel van openbaar vervoer.

Maatregelen externe veiligheid

- 53 Op korte termijn (twee jaar) ontwikkelen van beleid inzake de risico's van vliegverkeer op en nabij luchthavens.

A*

Maatregel overgenomen in PKB. Kabinet heeft echter besloten in deze PKB vooruitlopend op een risicobeleid voor alle Nederlandse luchthavens een specifiek extern veiligheidsbeleid neer te leggen voor Schiphol.

Maatregelen weginfrastructuur

- 54 Uitvoeren projecten Hoofdwegennet regio Schiphol, conform besluit minister V&W d.d. 8-3-1991;

A*

Maatregel overgenomen in PKB maar conform besluit minister V&W van 15 juli 1992. Het kabinet is de tracéprocedure gestart overeenkomstig de Tracéwet teneinde een besluit mogelijk te maken voor een zuidelijke omlegging van de Rijksweg A9 om Badhoevedorp. Streekplan gaat uit van een omlegging van de verbrede A9 om Badhoevedorp.

- 55 Realiseren Westrandweg, conform besluit minister V&W d.d. 8-3-1991;

A*

Maatregel overgenomen in PKB maar conform besluit minister V&W van 15 juli 1992.

- 56 Realiseren carpoolstrook A1 tussen Diemen en Muiderberg;

A*

De carpoolwisselstrook is in het najaar van 1994 gewijzigd in een wisselstrook.

- 57 Oplossen knelpunt A2 (Amsterdam-Utrecht), dit volgt uit de af te ronden corridorstudie Amsterdam-Utrecht;

B

Najaar 1993 is de corridorstudie-MER Amsterdam-Utrecht gepresenteerd. De studie presenteert oplossingen voor verkeersproblemen in de relatie Amsterdam-Utrecht. Het betreft hier de eventuele verbreding van de A2, de verdubbeling van de spoorbaan en de aanleg van de Utrechtboog. Besluitvorming wordt verwacht voorjaar 1995.

- 58 Herindeling dwarsprofiel A4 tussen A9 en de A10;

B

De uitvoering van dit project staat gepland in de periode 1998-2003. Eerst dient een tracé-/MER-studie uitgevoerd te worden.

- 59 Volledig maken van de aansluiting S20 op de A4, te bepalen in tracéprocedure, en de N22;

- B
Aansluiting van de S20 (nu N207) op de A4 is in uitvoering. Aansluiting op N22 hangt af van het gekozen tracé voor N22.
- 60 Verbreding van de A6 (tussen Almere en Muiderberg);
- B
Door Rijkswaterstaat wordt een trajectstudie voorbereid in de Corridor Regio Almere Amsterdam Gooi (CRAAG). Deze studie beoogt oplossingen aan te dragen voor de verbetering van de bereikbaarheid op de relaties tussen Almere, het Gooi en Amsterdam of wel de fileproblemen op de A1 en de A6 tussen respectievelijk Diemen – Naarden en Almere – knooppunt Muiderberg oplossen. Aan de hand van deze studie en een op te stellen MER wordt in het najaar van 1997 een besluit genomen over de oplossing van het probleem. Uitvoering van deze maatregel wordt voorzien in de periode 2000–2005.
- 61 Gedeeltelijke verbreding van de A8;
- B
Maatregel is nagenoeg gereed.
- 62 Verbreding van de A9 tussen de Wijkertunnel en ten westen van Badhoevedorp;
- A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.
Tracéstudie hiervoor wordt gecombineerd met tracéstudie omlegging A9 om Badhoevedorp. Studie gereed naar verwachting in 1997.
- 63 Uitvoeren tunnelprojecten conform nadere besluitvorming;
- B
Met de uitvoering van de Wijkertunnel is gestart in het voorjaar van 1993. De openstelling van de tunnel wordt verwacht in 1996. De besluitvorming over de verbreding van de Coentunnel zal in een nieuwe trajectstudie (conform de Tracéwet) in procedure gebracht worden. Een besluit wordt op zijn vroegst verwacht in 1997.
- 64 Uitvoeren knelpuntstudies en formuleren van oplossingen voor bereikbaarheid Schiphol in de tweede planperiode;
- B
Maatregel is onderdeel van de Corridorstudie Amsterdam-Schiphol, INVERNO etc. Conclusie is: geen extra wegen voorzien in tweede planperiode bij succesvol SVV II-beleid. Wel aanvullende openbaar vervoer maatregelen nodig (NZ-lijn WTC-Schiphol en Bypass West).
- 65 Aanleg Verl. Oude Haagseweg voor de relaties met het Amsterdamse;
- A
Maatregel overgenomen in het Streekplan.
- 66 Vergroting capaciteit/aanleg van ringwegstelsel op luchthaven/SADC-terreinen (dienstwegen, parallelwegen, Fokkerweg);
- A
Maatregel overgenomen in het Streekplan.
- 67 Vergroten capaciteit en regionale infrastructuur in relatie tot de luchthaven (T75 en S21 – Hoofdvaart/Ringvaart);
- A
T75 is nu N232: planvorming afhankelijk van uitkomst maatregel 54 (tracé-MER-studie omlegging A9); S21 is nu N201.
Maatregel overgenomen in het Streekplan.

- 68 Verbeteren dan wel realiseren van aantakking luchthaventerreinen aan regionale/nationale infrastructuur.
- A
Aantakking van Schipholterrein op de A4 maakt deel uit van besluit Hoofdwegennet Regio Schiphol. Maatregel is overgenomen in het Streekplan.
- Maatregelen openbaar vervoer**
- 69 Zo spoedig mogelijk realisering van de spoorwegprojecten uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer grotendeels congruent met RAIL 21, het Infrastructuurplan van de NS;
- A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.
- 70 Realiseren infrastructuur voor spitsbussen naar Schiphol in de eerste planperiode (voor 1996);
- B
Maatregel is in uitvoering. De instandhouding van het spitsbussennetwerk naar Schiphol is echter problematisch aangezien een goed kostendekkingsniveau (zoals vereist na de invoering van het nieuwe kostenafdekkingssysteem) als gevolg van de relatief veel voorkomende lege retourritten problematisch is.
- 71 Verdubbeling NS-traject Hoofddorp – Schiphol – Sloterdijk in de eerste planperiode (voor een deel reeds in uitvoering);
- A
Maatregel overgenomen in het Streekplan. Maatregel is gedeeltelijk reeds in uitvoering.
- 72 Realiseren 6-sporigheid traject Amsterdam-CS – Zaanstraat in de eerste planperiode;
- B
Deze maatregel is in uitvoering.
- 73 Aanleg Utrechtboog en Hemboog in eerste planperiode;
- A
Maatregel overgenomen in PKB. Aanleg Utrechtboog vanaf 1997. Utrechtboog en Hemboog naar verwachting gereed voor 2003.
- 74 Aanleg Sneltramringlijn IJ-as/Nieuw-Oost/Zuidoost/ Sloterdijk/IJ-as en Zuidtangent Haarlem – Amstelveen (snelbus) in de eerste planperiode. Nadere uitwerking in het kader van de vervoerregio;
- B
De aanleg van de Ringtram valt op zich buiten de scope van de PKB Schiphol. De aanleg van het gedeelte Sloterdijk-Zuid-Oost is in uitvoering. De andere delen zijn in voorbereiding.
- A
Maatregel Zuidtangent in de eerste planperiode overgenomen in PKB en Streekplan. Conform het beleidsplan «Zuidtangent» is het project op het trajectdeel Haarlem – Schiphol-Oost als bus inmiddels in uitvoering. Deze fase is in het MIT gereserveerd.
- 75 Nadere beslissingen over de Noordzuidlijn, de verbinding Amsterdam–Schiphol en de gehele Zuidtangent IJmond-Weesp zullen op het beleidsmatige ijkmoment 1993 worden genomen na afronding van een studie naar een nadere verbinding tussen RAIL 21 en het stadsgewestelijk openbaar vervoer en een corridorstudie, in het kader van de vervoerregio, gericht op de gehele relatie Amsterdam-Schiphol. Uit deze studies zal moeten blijken of de genoemde projecten reeds in de eerste planperiode een meerwaarde kunnen hebben ter uitvoering van het SVV II beleid naast de

verbindingen van NS en stadsgewestelijk openbaar vervoer die in de eerste planperiode zijn opgenomen.

A*

Maatregel Zuidtangent overgenomen in PKB en Streekplan. De trajectdelen Schiphol-Oost – Weesp, Haarlem – IJmond en Schiphol – Ronde Venen zullen niet voor 2003 worden aangelegd.

In het MIT 1994–1998 is in de eerste planperiode f 352 miljoen gereserveerd voor de aanleg van de Zuidtangent, gedeelte Haarlem-Schiphol Oost. Het rijk is bereid op het ijkmoment 1999 na te gaan of een inspanningsverplichting voor het gehele overige 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.

Maatregel Noord-Zuidlijn overgenomen in PKB en Streekplan. PKB: kabinet steunt door medefinanciering de aanleg van de Noord-Zuidlijn tussen Amsterdam Centraal Station en Amsterdam Zuid-WTC. De middelen daartoe zijn in het MIT 1995–1999 gereserveerd. Met de aanleg van de Noord-Zuidlijn zal voor 1998 worden begonnen. De noodzaak van doortrekking naar Schiphol is onder meer afhankelijk van het moment dat de capaciteit van de Schipholtunnel volledig benut dreigt te raken. Op het ijkmoment 1999 zal nader worden aangegeven wanneer realisatie van het deelproject WTC-Schiphol gewenst is en of het rijk daarbij financiële steun zal verlenen. Het Streekplan maakt verlenging Noord-Zuidlijn vanaf Amsterdam Zuid-WTC planologisch niet onmogelijk.

- 76 Realiseren van een intern transportsysteem op de luchthaven in de tweede planperiode;

B

Teneinde het J-gebied en de satellieten te kunnen bereiken is in het Masterplan 2003 de realisatie van een intern transportsysteem op de luchthaven opgenomen.

- 77 Reserveren van ruimte in verband met infrastructuur voor openbaar vervoer op de lange termijn;

A

Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.

- 78 Opstellen van een verkeers- en vervoersplan in hoofdlijnen voor de noordvleugel Randstad met extra aandacht voor de regio Schiphol in de tweede planperiode (beleidsmatig ijkmoment 2001);

B

Maatregel is gereed (INVERNO).

- 79 Instellen van een ROA-vervoersregio op korte termijn.

B

De vervoerregio ROA is per 1 januari 1995 erkend. De vervoerregio heeft het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan vastgesteld.

Flankerende maatregelen voor- en natransport van luchtreizigers (nationaal)

- 80 Adequate informatievoorziening voorafgaand aan de treinreis;

B

Zie toelichting bij Maatregel 3.

- 81 Oplossing van het bagageprobleem in de trein;

B

Zie toelichting bij Maatregel 3.

82 Incheckmogelijkheden op de grotere stations;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

83 Meesturen van treinkaartje bij vliegticket;

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

84 Korte herkenbare looproutes.

B
Zie toelichting bij Maatregel 3.

Flankerende maatregelen parkeren

85 Wanneer een adequaat openbaar vervoersysteem is gerealiseerd zal een gemiddeld verhoudingsgetal worden bepaald tussen het aantal werknemers/luchtreizigers en het aantal parkeerplaatsen voor het gehele Schipholterrein, zodanig dat er minder parkeerplaatsen dan thans zijn per honderd werknemers/luchtreizigers;

A
Maatregel overgenomen in PKB. Op het moment dat Schiphol is aangesloten op het HST-net en de Zuidtangent en de verlengde Noord-Zuidlijn zijn gerealiseerd, dienen meer stringente parkeernormen te worden vastgesteld voor de werknemers van op Schiphol-Centrum gevestigde bedrijven.

86 Het aanpassen van de parkeertarieven aan de gewenste situatie;

B
Bij een deel van het bedrijfsleven op Schiphol is een eerste discussie gestart over de individualisering van parkeerkosten naar werknemer. De realisatie hiervan is afhankelijk van het daar tegenovergestelde pakket aan openbaar vervoer-voorzieningen, carpoolen, etc.

87 Het ontwikkelen van een voorkeursregeling voor carpoolers b.v. in de vorm van voordelige tarieven of voorkeursparkeerplaatsen.

B
Binnen de gebiedsgewijze aanpak Schiphol is een carpoolmatching project van start gegaan per 4 januari 1993. Op het luchthaventerrein zijn speciale parkeerplaatsen nabij de werkplekken gereserveerd voor carpoolers.

Maatregelen goederenvervoer

88 Volledig uitvoeren eerste en tweede fase RAIL 21 Cargo;

B
Overleg tussen NS en het betrokken bedrijfsleven heeft niet geleid tot overeenstemming over het leveren van een rendabel produkt. Momenteel wordt bezien of ontwikkelingen met betrekking tot de Franse TGV-fret tot nieuwe inzichten leiden.

89 Realiseren railoverslagpunt voor luchtvrachtgoederen in Hoofddorp in de eerste planperiode;

C
Momenteel wordt onderzoek gedaan naar vervoer van goederen met de hogesnelheidstrein (TGV-fret). Mocht het TGV-fret concept worden doorgezet dan zal aansluiting worden overwogen en zal een onderzoek naar mogelijke locaties voor een dergelijk vrachtoverslagstation moeten worden uitgevoerd. In de Voorlopige Voordracht van GS wordt een tijdelijke overslag ten noorden van De Hoek toegestaan.

- 90 Openhouden ruimtelijke mogelijkheden voor aanleg cargolijn IJmond-Schiphol – Betuwe tussen 2010 en 2015;
- A*
- De aanleg van de cargolijn zal niet voor 2015 geschieden. Geen ruimtelijke reservering in PKB en Streekplan.

- 91 Realiseren railoverslagcentrum voor luchtvrachtgoederen te Post-Rijk in de tweede planperiode.
- D
- Maatregel gaat niet door. De maatregel is afhankelijk van de realisatie van een zuidelijke bypass. Deze zuidelijke bypass is niet opgenomen in PKB en Streekplan.

Maatregelen wonen en werken

- 92 In samenwerking met provincie en gemeenten uitvoeren van Vinex-beleid;
- B
- Er is overeenstemming tussen het rijk, provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer over de omvang van de woningbouwlocaties in de Haarlemmermeer. Dit is nader uitgewerkt in de Voorlopige Voordracht.
- 93 Tot stand brengen van een regionale woningmarkt voor Schipholwerkers.
- B
- In uitvoering. Een regionale woningmarkt kan over drie jaar worden verwacht.
- 94 Partijen nodigen RBA's en het bedrijfsleven uit om in het belang van de werkgelegenheid tot onderlinge samenwerking te geraken waar het gaat om het verkrijgen van inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan arbeidskrachten mede met het oog op het vergroten van het aandeel van het uit de regio Amsterdam afkomstige personeel op Schiphol.
- B
- Maatregel is afgerond.

Flankerende maatregelen woon-werkverkeer

- 95 Realisering beleid bereikbaarheidsprofielen;
- A
- Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.
- Schiphol-Centrum wordt in termen van het locatiebeleid beschouwd als een B-locatie met bijzondere kenmerken. Op het moment dat Schiphol is aangesloten op het HST-net, en de Zuidtangent en de verlengde Noord-Zuidlijn zijn gerealiseerd, dienen meer stringente parkeernormen te worden gehanteerd voor de werknemers van op Schiphol-Centrum gevestigde bedrijven.
- 96 Normering aantal parkeerplaatsen per werklocatie;
- A
- Zie maatregel 85.
- 97 Realisering bedrijfsvervoerplannen;
- B
- Bij o.a. NVLS, KLM, Fokker, Aerogroundservices, Koninklijke Marechaussee, Douane, Transavia en Luchtverkeersbegeleiding zijn vervoersplannen gereed. Het Vervoerscoördinatiecentrum Schiphol (VCC) tracht het aantal bedrijven met vervoersplannen uit te breiden.
- 98 Aanpassing reiskostenvergoedingen;

C
Reiskostenvergoedingen zijn in de CAO vastgelegd. CAO-overleg is hiervoor vereist. Bedrijven hebben vaak een terughoudende opstelling.

99 Het aanbieden van collectieve abonnementen;

B
Het overleg met OV-bedrijven ten aanzien van een aantrekkelijke reductie, meerrittenkaarten e.d. verloopt moeizaam.

100 Initiëren van bedrijfsvervoersplannen.

B
Zie maatregel 97.

Maatregelen bedrijfsterreinen

101 Het bij voorkeur door de SADC ontwikkelen en uitgeven van circa 75 ha netto bedrijfsterrein voor Schipholgebonden bedrijven in de periodes 1995–2003 en 2003–2015;

A
Maatregel overgenomen in PKB (voor de hele planperiode) en Streekplan (voor de streekplanperiode tot 2005).

102 Het mede ten behoeve van het Streekplan opstellen van een ruimtelijk-economische visie voor de periode 1995–2015 waarin wordt voorzien in de geschatte additionele behoefte van 2 x 75 ha aan Schipholgebonden bedrijvigheid (Bestuursforum Schiphol);

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.

103 Het opstellen van een locatieplan voor het werkingsgebied van het Schipholconvenant voor de periode 1995–2003 (Bestuursforum Schiphol);

B
Het Bestuursforum Schiphol heeft een Ontwerpnota Locatieplan Schipholregio opgesteld, die is verwerkt in het ontwerp-Streekplan.

104 Treffen van zodanige ruimtelijke maatregelen dat een uitbreiding van het luchthavenareaal mogelijk wordt gemaakt.

A
Maatregel overgenomen in PKB, Streekplan en ontwerp-Aanwijzing LVW.

Maatregelen landelijk gebied (groenplan)

105 Er zal rekening houdend met de ontwikkeling van het banenstelsel een samenhangend regionaal plan (Groenplan) voor de inrichting van het landelijk gebied in de omgeving van de luchthaven moeten komen. Dit plan zal door rijk, provincie en gemeenten gezamenlijk worden ontwikkeld in relatie tot de Randstad Groenstructuur. Verdere afweging vindt plaats in de partiële herziening van het streekplan ANZKG;

A
Plan is in apart rapport neergelegd. De belangrijkste uitkomsten staan in PKB en worden opgenomen het Streekplan.

106 Voor het noordelijk deel in de Haarlemmermeer wordt de mogelijkheid onderzocht van een latere uitbreiding van de rijksbufferzone Spaarnwoude. De beslissing hierover wordt genomen in samenhang met de partiële herziening van het streekplan ANZKG;

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan.

- 107 Waar als gevolg van het verschuiven van geluidscontouren de recreatiemogelijkheden in bestaande recreatiegebieden, onder andere Spaarnwoude, afnemen zal hiervoor compensatie worden geboden;

A
Maatregel overgenomen in PKB.

- 108 Het Amsterdamse Bos is een hoogwaardig, intensief gebruikt recreatiegebied. Het bos zal zoveel mogelijk moeten worden ontzien, bijvoorbeeld door het gebruik van de Buitenveldertbaan te verminderen;

A
Gebruik van de Buitenveldertbaan wordt beperkt.

- 109 Aanleg van zeer grote bossen kan een wapen vormen in de strijd tegen de luchtverontreiniging;

A
Uitvoering in het Groenplan.

- 110 Van het bedrijfsleven wordt gevraagd om door middel van «landscaping» van bedrijfsterreinen bij te dragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de luchthaven en omgeving;

A
Maatregel overgenomen in PKB, Streekplan en Groenplan.

- 111 Voor het gebied waar de vijfde baan wordt aangelegd zal door Rijk en provincie in relatie tot de agrarische structuur een aanpassingsinrichting worden uitgevoerd. In het kader van de voorbereiding van het Groenplan resp. de herziening van het Streekplan zal worden onderzocht welke onderdelen van het plan in aanmerking komen om te worden aangewezen als sleutelproject ruimtelijke inrichting. Tevens zal in dat kader worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn voor toepassing van het voorkeursrecht gemeenten resp. het voorkeursrecht agrarisch grondgebruik ten behoeve van de herinrichting van het landelijk gebied.

A
Maatregel overgenomen in PKB en Streekplan, toepassing voorkeursrecht nog in beraad.

GEHANTEERDE BEGRIPPEN

98-percentiel (1u/8u/24u)	De concentratie die gedurende 98% van de tijd (1 uurs/8uurs/24uurs-perioden per jaar) juist niet wordt overschreden.
99.5-percentiel (1u) Achterland- verbindingen Andere geluid- gevoelige gebouwen	De concentratie, die gedurende 99.5% van de tijd (1 uursperiode per jaar) juist niet wordt overschreden. De verbindingen vanuit Schiphol en Omgeving over de weg of per spoor met het buitenland. Ke: Scholen en gebouwen bestemd voor medische verzorging zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, psychiatrische ziekenhuizen, zwakzinnigen- inrichtingen, inrichtingen voor zintuiglijke gehandicapten, medische kindertehuizen, medische kinderdagverblijven en sanatoria. LAeq: Die gedeelten van gezondheidszorggebouwen waarin personen die medisch worden verpleegd, verzorgd of behandeld de nacht doorbrengen.
Areaal	Gebied waar bepaalde luchthaven-activiteiten verricht worden; bijvoorbeeld passagiers- en vrachtafhandeling, technische activiteiten, catering-areaal.
Autonome ontwikkeling	De ontwikkeling van de milieucriteria, die zich voordoet wanneer de voorgenomen activiteiten noch één der alternatieven wordt ondernomen.
(Baan)drempel Baangebruik	Het begin van een landingsbaan. De wijze waarop het startend en landend verkeer op de luchthaven wordt verdeeld over ter beschikking staande start- en landingsbanen.
Baangebruiks- percentage	Het percentage van het totale startende resp. landende verkeer per jaar, percentage dat gebruik maakt van een bepaalde start- of landingsbaan.
Banenstelsel Blokkenstelsel	Het geheel van start- en landingsbanen. Verdeling van vluchten over een etmaal waarbij een groot aantal vluchten in enkele 'blokken' op de dag is geconcentreerd.
Carriers Corridorstudie	Luchtvaartmaatschappijen. Een studie waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen voor een verkeers- en vervoersknelpunt in een corridor tussen bestemmingen zo breed mogelijk worden verkend.
Dagrand- verbindingen	Verbindingen waarvan het vertrek vroeg in de ochtend en terugkeer op dezelfde dag in de late middag of vroege avond plaatsvindt.
Dosis-effectrelatie	Relatie tussen de blootstelling aan of belasting met een bepaalde dosis van geluid, geur of een stof en het daaruit voortvloeiende effect.
Emissie	Uitstoot, uitworp van vloeibare of gasvormige stoffen of geluid naar lucht, water of bodem.
Externe veiligheid	De kans op overlijden van derden door directe gevolgen van vliegtuigongevallen buiten het luchtvaartterrein.
FN-curven	Diagrammen waarin het berekende groepsrisico wordt uitgedrukt als het verband tussen het aantal doden per één ongeval (N) (horizontaal) en de kans op N doden of meer per jaar (F) (verticaal).

Geluidpreferent baangebruik	Het baangebruik (volgorde waarin baancombinaties, afhankelijk van de weersomstandigheden, moeten worden toegepast) dat wordt bepaald op basis van geluidhinder-overwegingen, binnen randvoorwaarden van veiligheid en capaciteit.
Geluidszone	Gebied waarbinnen wettelijke beperkingen bestaan ten aanzien van de bouw van geluidgevoelige bestemmingen, waarbinnen conform de regeling geluidwerende voorzieningen geluidsisolatie wordt aangebracht en waarbuiten niet meer geluidsbelasting mag worden geproduceerd dan overeenkomt met de grenswaarde van de geluidszone.
Gesommeerd gewogen risico	Optelsom van de individuele risico's externe veiligheid van alle binnen het betreffende gebied gelegen woningen.
Geurconcentratie Geureenheid	Het aantal geureenheden (ge) per volume eenheid. Een zodanige hoeveelheid van een gasvormige stof (of mengsel van stoffen), verdeeld in 1m ³ geurvrije lucht, die door de helft van een panel waarnemers wordt onderscheiden van geurvrije lucht.
Gezondheid	Een toestand van algemeen fysiek, psychisch en sociaal welbevinden en niet slechts een lange levensduur of de afwezigheid van ziekte of gebrek. Van even groot belang is in hoeverre normaal maatschappelijk functioneren mogelijk is.
Groepsrisico (GR)	De kans per jaar dat een groep van meer dan een bepaald aantal personen tegelijkertijd overlijdt aan de gevolgen van een vliegtuigongeval.
Hoge Snelheids Lijn (HSL) Hoofdstuk 2 vliegtuigen Hoofdstuk 3 vliegtuigen	Spoorlijn die is ontworpen om snelheden boven 250 km/u te bereiken en die als zodanig wordt gebruikt. Vliegtuigen die voldoen aan de geluidslimieten zoals geformuleerd in respectievelijk hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 van Annex 16 van het Verdrag van Chicago. De limieten in hoofdstuk 3 zijn strenger dan in hoofdstuk 2.
Hub	Luchthaven, die functioneert als de centrale luchthaven van een luchtvaartmaatschappij.
Hub and spoke	Een netwerk waarbij vanuit een centrale luchthaven (hub) verbindingen met een groot aantal luchthavens worden onderhouden, zodat passagiers via een overstap op de hub hun eindbestemming kunnen bereiken.
Individueel risico (IR)	De kans per jaar dat een persoon die permanent op een bepaalde lokatie verblijft, overlijdt ten gevolge van een vliegtuigongeval.
Interne veiligheid	De kans op overlijden van derden door directe gevolgen van vliegtuigongevallen binnen het luchtvaartterrein.
INVERNO	Modelstudie naar verkeer en vervoer in de noordvleugel van de Randstad.
Kosteneenheid (Ke)	Eenheid voor geluidsbelasting door vliegtuigen.
Landscaping Landzijdige ontsluiting Luchthaven- terrein	Landschappelijke aankleding. De ontsluiting van de luchthaven Schiphol over de weg en per openbaar vervoer. Terrein dat eigendom is van de NV Luchthaven Schiphol en onder andere het feitelijke luchtvaartterrein omvat.

Luchtvaartterrein	Terrein dat ingevolge de luchtvaartwet is aangewezen ten behoeve van opstijgen en landen van vliegtuigen, afhandelen van vliegtuigen, passagiers en/of vracht en onderhoud aan vliegtuigen.
Main carrier	Eén van de toekomstig dominerende luchtvaartmaatschappijen.
Main hub	Een luchthaven die de thuisbasis en de centrale luchthaven is van één van de toekomstig dominerende luchtvaartmaatschappijen.
Mainport	Een luchthaven die functioneert als de thuisbasis en centrale luchthaven in Europa voor tenminste één van de toekomstige dominerende luchtvaartmaatschappijen en waar de wisselwerking tussen luchthaven- en vestigingsplaatsfactoren maximaal is.
Mainport drempelwaarde	Capaciteit die de luchthaven minimaal moet bieden om mainport te kunnen worden.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	Het alternatief waarbij realisatie van de doelstelling de beste mogelijkheid ter bescherming van het milieu wordt toegepast.
Meteo-marge	Een voor Ke een LAeq berekeningen betreffende toekomstige situaties gehanteerde toeslag op het voorspelde baangebruik, om rekening te kunnen houden met in de werkelijkheid optredende jaarlijkse fluctuaties van het baangebruik vanwege jaarlijks fluctuerende weersomstandigheden. De meteo-toeslag is per baan verschillend, het totaal van de baangebruikspercentages met meteo-toeslag is ca. 115–120%.
Milieu-preferent baangebruik	Het baangebruik dat wordt bepaald op basis van milieuoverwegingen (minste hinder), binnen randvoorwaarden van veiligheid en capaciteit.
Monitoring	Het op systematische en gestandaardiseerde wijze verzamelen, analyseren en interpreteren van gegevens over de milieukwaliteit en de gezondheidstoestand van de bevolking. Gegevens kunnen continu geregistreerd worden, of op een beperkt aantal tijdstippen in de tijd.
Nachtnorm	Geluidsnorm voor luchtvaartlawaai gedurende de nachtperiode.
Nulmeting	Beschrijving van de gezondheidstoestand in Schiphol en Omgeving in het referentiejaar.
Passagiersareaal	Gedeelte van de luchthaven bestemd voor de afhandeling van passagiers.
Piekuur	Periode van 4 drukste aaneengesloten kwartieren binnen een etmaal.
Piekuurvraag	Het aantal landingen dat zich in het gemiddelde drukste piekuur aandient.
Piekuurcapaciteit (Cpu)	De capaciteit van het totale banenstelsel van de luchthaven is gedefinieerd als het gemiddelde aantal bewegingen dat in drukke perioden (de piekperiode) kan worden verwerkt als de gemiddelde vertraging van dit aanbod in de piekperiode maximaal 4 minuten bedraagt. Voor Schiphol is maatgevend het aantal landingen dat in het drukste uur van de piekperiode kan worden verwerkt: piekuur-capaciteit voor landingen.

Pieropstelplaats	Parkeerplaats van een vliegtuig aan een pier, waarbij het vliegtuig door middel van een geloten loopbrug (een aviobrug) wordt aangesloten. Op deze plaats vinden de afhandelingsactiviteiten plaats zoals het in- en uitstappen van passagiers, het in- en uitladen van bagage en-of vracht, brandstofvoorzieningen en catering.
Planalternatief	Het voorkeursalternatief dat volgens de initiatiefnemers de beste mogelijkheid biedt om de doelstellingen te realiseren.
Punctualiteit	De punctualiteit van een luchthaven is het percentage van de binnenkomende vliegtuigen dat meer dan 15 minuten vertraagd is.
Richtlijnen	Door het bevoegd gezag na het vooroverleg vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.
Satelliet	Pier die niet direct is verbonden met het stationsgebouw. Vervoer van passagiers vindt plaats door middel van een personen transportsysteem.
Schipholgebonden bedrijven	Bedrijven en kantoren waarvoor geldt dat Schiphol essentieel is voor het functioneren van de onderneming en waarvoor de luchthaven tot de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren behoort.
Secundaire hub	Een luchthaven waar een beperkt deel van de verbindingen van een luchtvaartmaatschappij is geconcentreerd, maar die niet als centrale luchthaven voor die maatschappij fungeert.
Segmentatie	Het bij het gelijktijdig gebruik van meerdere start- of landingsbanen laten starten of landen van het zware/lawaaiige verkeer op de geluidpreferente baan.
Substitutie	In zijn algemeenheid het vervangen van de ene vervoerswijze door een andere, hier specifiek gebruikt voor het vervangen van een luchtreis door een reis per (hoge snelheids)trein.
Terminal	Het stationsgebouw van de luchthaven.
Toetsingskader	Het geheel van kwantitatieve criteria voor wat betreft de parameters geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid als uitwerking van de milieudoelstelling.
Tolerantiegebied	Het gebied rond de nominale route behorende bij een gegeven gestandaardiseerde navigatieprocedure bij de start (SID), waarbinnen vliegtuigen zich behoren te bevinden bij het volgen van de betreffende SID.
Transferpassagier	Passagier, die op de luchthaven overstapt in een ander vliegtuig.
Transfervracht	Luchtvracht die op de luchthaven wordt overgeladen in een ander vliegtuig of als luchtvracht over de weg verder wordt vervoerd.
Trucking	Het vervoer van luchtvracht over de weg.
Uitplaatsing	Het verplaatsen van delen van luchtverkeer naar een andere luchthaven.
Vliegtuigbeweging	Eén start of landing. Het aantal vliegtuigbewegingen per jaar is derhalve het aantal starts plus het aantal landingen per jaar.
Vrachtareaal	Gedeelte van een luchthaven bestemd voor afhandeling van vracht.

Zoneringscontour Lijn die punten van gelijke geluidsbelasting met elkaar verbindt, gebaseerd op zoneringsberekeningen.

BIJLAGE V**GEHANTEERDE AFKORTINGEN**

ABEL	Project Algemeen Beoordelingskader Externe veiligheid voor Luchthavens
AMER	Aanvullend Milieu Effect Rapport
ANZKG	Streekplan Amsterdam Noordzeekanaal-gebied
BG	Balanced Growth/Global Liberalisation
BGGL	Besluit Geluidbelasting Grote luchtvaartterreinen
CAEP	Committee on Aviation and Environment Protection
CAU	Corridorstudie Amsterdam-Utrecht
CGS	Commissie Geluidhinder Schiphol
CO	Koolmonoxide
CO ₂	Kooldioxide
COP	Conference of Parties
EG	Europese Gemeenschap
EU	Europese Unie
ER	European Renaissance/European Liberalisation
EZ	Ministerie van Economische Zaken
FANOMOS	Flight Track and Noise Monitoring System
FN	Frequency Number
GGD	Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst
GS	Global Shift/Business as Usual
HSL	Hoge Snelheidslijn
HST	Hoge Snelheidstrein
ICAO	International Civil Aviation Association
IEE	Inventarisatie Economische Effecten
IMER	Integraal Milieu Effect Rapport
INVERNO	Integrale Verkeer- en Vervoervisie Noordvleugel
IR	Individueel risico
ISO	International Standard Organization
Ke	Kosten-eenheid
KLM	NV Koninklijke Luchtvaartmaatschappij
LAeq	Gemiddelde A-gewogen geluidniveau
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
LuLu	Nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart
LVW	Luchtvaartwet
MER	Milieu Effect Rapport
m.e.r.	Milieu effectrapportage
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief
NLR	Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium
NMP 2	Nationaal Milieubeleids Plan 2
NS	NV Nederlandse Spoorwegen
NVLS	NV Luchthaven Schiphol
OR	Ongevallen Ratio
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur
PAK	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen
PASO	Plan van Aanpak voor Schiphol en Omgeving
PKB	Planologische Kernbeslissing
PMMS	Project Mainport en Milieu Schiphol
RARO	Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne
ROA	Regionaal Orgaan Amsterdam
SADC	Schiphol Area Development Company
SBL	Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen
SGP	Strategisch Groenproject
SGR	Structuurschema Groene Ruimte
SID	Standard Instrument Departure
SNM	Stichting Natuur en Milieu

SO ₂	Zwavel dioxide
SVV II	Structuurschema Verkeer en Vervoer II
UMER	Uitvoerings Milieu-effect Rapport
VINEX	Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (Extra)
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VOS	Vluchtige Organische Stoffen
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
WRO	Wet op de Ruimtelijke Ordening

Aalsmeer	4, 6, 13, 16, 30, 35, 38, 41, 42, 59, 90
Aalsmeerbaan	14, 16, 18, 38, 39, 40, 41, 42
aankoop	65
aanpassingsinrichting	85, 86, 88
aanwijzingen	4, 5, 7, 39, 41, 43, 48, 49, 55, 65, 68, 94, 96
ABEL	56, 57, 60, 61, 65
afkapniveau	36
AMER	2, 3, 6, 7, 11, 12, 13, 18, 19, 31, 32, 33, 34, 43, 59
amovering	60, 63, 65, 79
Amsterdam	2, 4, 7, 26, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95
arbeidsplaatsen	26, 64, 65
audit	47, 49, 55, 57
baangebruik	5, 32, 40, 52, 53, 58, 61
bedrijven	25, 26, 30, 61, 63, 64, 65, 75, 79, 80
bedrijventerreinen	74, 75, 86, 88
begraafplaatsen	12, 84
belevingswaarde	78
bereikbaarheid	71, 73, 79, 85, 86
Besluit Geluidhinder Grote Luchtvaartterreinen (BGGL)	47, 78
bestemmingsplan	49, 63, 64, 65, 84
Bestuursforum Schiphol	75, 95
bewoningsvrij	7
bouwverbod	6, 64, 65
Buitenveldertbaan	15, 39, 40, 41, 84, 93
bypass zuid	29
capaciteit	6, 11, 12, 13, 14, 16, 22, 23, 24, 71
Commissie geluidhinder Schiphol (CGS)	35, 52, 54, 55
Commissie voor de m.e.r.	3, 12, 18, 31, 32, 33, 34, 38, 43, 56, 58, 60, 61, 67, 68, 88
compensatie	68, 90, 94
compensatiebeginsel	87, 90
emissie	67, 70
Europese Commissie	37, 70
Europese Unie (EU)	29, 36, 37, 67, 71
evaluatie	1, 9, 31, 36, 39, 45, 50, 53, 57, 58, 66, 68, 69, 71, 96
evenwicht	1, 4, 5, 6, 9, 73, 78
externe veiligheid	1, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 13, 31, 32, 35, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 71, 74, 77, 78, 79, 81, 82
gebruiksplan	52, 53, 55
gebruikswaarde	33, 73, 78, 88
geluidpreferent	40
geluidsisolatie	37, 41, 47, 48, 49
geluidsmetingen	35

gereserveerde geluidszone	4, 5, 6, 7, 8, 34, 43, 46, 48, 81, 96
gesommeerd gewogen risico	7, 57, 61, 62, 63, 66, 79
gezondheid	1, 31, 69, 70
glastuinbouw	64
Groenfonds	91, 94
groenstructuur	1, 72, 78, 81, 86, 87, 88
groepsrisico	13, 35, 56, 57, 60, 61, 66
Haarlemmermeer	11, 34, 75, 76, 84, 87, 88, 90, 94
handhaving	1, 2, 4, 6, 9, 31, 41, 42, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 71, 81, 96
handhavingsprogramma	54
handhavingssysteem	50, 51, 52, 54, 55
handhavingsvoorschrift	53, 54, 55
hogesnelheidslijn	27
HSL-Oost	28, 29, 86, 93
HSL-Zuid	28
Hub	2, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28
hub-and-spoke	2, 21, 22, 23
ICAO	37, 70
IEE	2, 5, 6, 8, 9, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 46, 95
ijkmomenten	9, 73, 96
IMER	2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 43, 45, 58, 59, 60, 64, 67, 68, 69, 84, 88, 95
individueel risico	2, 7, 13, 32, 34, 42, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 67, 79, 80, 81, 83
internationaal	10, 17, 21, 57, 58, 70, 72, 73
INVERNO	85
ISO	37
isolatieplan	42, 48, 93
Kaagbaan	1, 2, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 39, 40, 41
KLM	10, 21, 24, 29, 30
landscaping	88
landschappelijke inpassing	88
Lelystad	10
locatiebeleid	78, 80, 85
luchtvaartterrein	1, 2, 3, 13, 18, 50, 51, 52, 53, 55, 64, 72, 75, 83, 84, 88, 90, 95, 96
Luchtvaartwet	3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 32, 39, 41, 43, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 64, 68, 71, 94, 95, 96
luchtverontreiniging	1, 4, 5, 7, 8, 13, 31, 67, 70, 71
luchtvracht	5, 30
mainportdoelstelling	10, 12, 13
mainportdrempelwaarde	22, 25
mainportontwikkeling	1, 6, 8, 10, 16, 20, 21, 24, 85
meteomarge	42
milieu-effecten	5, 9, 11, 16, 18, 31, 68, 96
milieucriteria	2, 4, 6, 7, 41, 45, 46, 56
milieudoelstelling	5, 6, 9, 11, 31, 68
MIT	85, 86, 92, 93

monitoring	1, 9, 31, 36, 50, 56, 68, 69, 71, 96
nachtnorm	4, 31, 32, 35, 38, 42, 48
NLR	35, 36, 58, 60, 61
NV Luchthaven Schiphol (NVLS)	8, 27, 29, 30, 44, 45, 71, 75, 83, 84, 87, 91, 94
omzettingsprocedure	5, 6, 7, 8, 34
onderliggend wegennet	86
openbaar vervoer	27, 85, 86, 88, 93
Overgangsgebieden	75, 88, 90, 94
Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur	3, 11
Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO)	4, 5, 6, 8, 36, 44, 50, 54, 85, 86, 87, 90, 96
piekuur	23
piekuurcapaciteit	47
PKB-procedure	96
PMMS	2, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 27, 92
provincie Noord-Holland	11, 42, 54, 55, 75, 84, 85, 87, 88, 90, 94
punctualiteit	11, 12, 14, 47, 71
Punt K te Aalsmeer	4, 6, 13, 41, 42, 45, 59
RAND	33, 56, 58
RARO	3, 20, 72, 80
rekenmodel	8, 35, 36, 58
RELUS	3, 10
rijksbufferzone	2, 7, 34, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 87, 88, 90, 94, 95
ruimtelijke kwaliteit	1, 4, 72, 74, 75, 77, 79, 80, 87, 88, 90
SADC	75
sanering geluidhinder	4, 93
satelliet	68, 83
SBL	3, 10, 47
scenario	1, 5, 9, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27
schipholgebonden bedrijven	75
schipholzone	2, 7, 74, 75, 78, 95
secundaire functies	84
Spaarnwoude	34, 75, 87, 90, 91, 94
stand-still	7, 63, 79
stank	1, 4, 5, 7, 8, 31, 67, 71
strategisch groenproject Haarlemmermeer	34, 87, 88, 90
streekplan	4, 7, 31, 76, 95
Structuurschema Burgerluchtvaart-terreinen	47
Structuurschema Groene Ruimte	72, 87, 90
Structuurschema Verkeer en Vervoer	10, 69, 72
substitutie	1, 4, 5, 28, 29, 30, 73
toekomstwaarde	73, 78
toetsingsgebied	2, 34, 61, 62, 63, 66, 79
tracé	13, 16, 29, 86, 93
tracébesluit	13, 29
tracéprocedure	29

transfer	10, 24, 25
uitplaatsing	1, 27, 28
Uitwerkingsplan Mainport en Groen	2, 35, 87, 88, 90, 94
UMER	3, 6, 17, 18, 31, 33, 34, 39, 59, 86
Utrechtboog	86, 93
veiligheidszone in engere zin	6, 57, 60, 64, 65, 66
veiligheidszone in ruime zin	6, 7, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 79
verlengde Westrandweg	13, 16, 17, 85, 86, 92
vestigingsplaatsfactor	25, 26
vijfde baan	5, 7, 8, 11, 12, 14, 15, 18, 27, 40, 41, 45, 48, 49, 60, 85, 86, 88
VINEX	72, 80, 81, 85, 87, 88
vliegveiligheid	12, 15, 56, 57, 58
voorschriften	16, 37, 49, 50, 51, 52, 53, 55
vracht	7, 9, 20, 22, 23, 24, 25, 28, 30
vrijwaringsbeleid	7, 34, 64, 72, 77, 78, 79, 80, 81
vrijwaringszone	2, 7, 42, 57, 60, 62, 64, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 95
werkgelegenheid	20, 25, 26, 27, 71
westelijke bypass	13, 16, 17
Wet Milieubeheer	31, 68, 96
Wet Ruimtelijke Ordening	76, 95
woningbouw	2, 7, 8, 64, 72, 79, 82, 83
Zwanenburgbaan	5, 8, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 39, 40, 41, 42, 84