

Samenvatting

deel 1 ontwerp planologische kernbeslissing



ISBN: 90346-3017x

Samenvatting Ontwerp-Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving

In de Ontwerp-Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving (PKB deel 1) zijn de uitgangspunten, hoofdlijnen en belangrijkste maatregelen van het door het Kabinet voorgenomen beleid ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving samengevat. Het in de PKB geformuleerde beleid is gebaseerd op de in het kader van de besluitvorming over Schiphol opgestelde effectrapporten IMER en IEE.

De PKB Schiphol en Omgeving is één van de producten van het Project Mainport & Milieu Schiphol (PMMS). In dit project werken negen partijen samen te weten de ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W), van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en van Economische Zaken (EZ), de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de NV Luchthaven Schiphol, de KLM en de NS. In PMMS is nadere invulling gegeven aan de afspraken tussen de partijen in het Beleidsconvenant Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO).



Uitgangspunten van beleid

Het Kabinet kiest voor een versterking van de mainportfunctie van de luchthaven Schiphol en de verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van de luchthaven. Het streven naar een duurzame ontwikkeling en een beheerste, gerichte groei van de luchthaven tot mainport is daarbij uitgangspunt.

Versterking mainportfunctie

In het toekomstige Europa zal de concurrentie tussen stedelijke regio's groter worden. De aanwezigheid van een luchthaven met voldoende internationale verbindingen zal bij de lokatiekeuze van bedrijven een belangrijke rol spelen. Slechts een beperkt aantal luchthavens zal in de toekomst een groot aantal continentale en intercontinentale verbindingen kunnen bieden. Ook het aantal luchtvaartmaatschappijen zal afnemen. Dit is een gevolg van de liberalisatie van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende toenemende concurrentie en schaalvergroting. Tevens zullen de netwerken van de luchtvaartmaatschappijen zich omvormen tot zogenaamde 'hub-and-spoke' systemen.

Het Kabinet geeft Schiphol om deze redenen de ruimte om zich te kunnen ontwikkelen tot een mainport. Dat is een luchthaven die functioneert als de thuisbasis en de centrale luchthaven in Europa voor tenminste één van de toekomstige dominerende luchtvaartmaatschappijen en waar de wisselwerking tussen luchthaven- en vestigingsplaatsfactoren maximaal is. Om zich tot mainport te kunnen ontwikkelen is het essentieel dat Schiphol voldoet aan de volgende criteria:

- voldoende baancapaciteit om vluchten binnen de gehanteerde punctualiteitsnorm af te kunnen handelen;
- voldoende pieropstelplaatsen en voldoende terminalcapaciteit;
- goede ontsluiting van de luchthaven voor andere vormen van vervoer;
- goed regionaal vestigingsklimaat.
- een Europese megacarrier met Schiphol als thuisbasis.

Verbetering kwaliteit leefmilieu

Het vliegverkeer van en naar Schiphol en de daarmee samenhangende activiteiten brengen verschillende milieuproblemen met zich mee: geluidhinder, luchtverontreiniging, stank, veiligheidsrisico's, aantasting omgevingskwaliteit, bijdragen aan verzuring en klimaatverandering.

Het Kabinet onderkent deze problemen en geeft hierop in de PKB een beleidsmatig antwoord. Daarbij is voor het Kabinet het streven naar duurzame ontwikkeling uitgangspunt. Vanwege dit streven acht het Kabinet een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu noodzakelijk. Het Kabinet is van oordeel dat - overeenkomstig de richtlijnen voor het Integrale Milieu-effectrapport Schiphol en Omgeving (IMER) - in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003 ten opzichte van 1990 niet mag verslechteren voor de parameters stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid en verbetert voor luchtvaartgeluid.

Afweging

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

Op basis van deze integrale afweging is het Kabinet van oordeel dat het banenstelsel 5P van alle varianten het best voldoet aan de mainportdoelstelling. Dit banenstelsel voldoet, met aanvullende inspanningen, tevens aan de milieu-doelstelling. Bovendien biedt 5P goede condities voor ruimtelijke kwaliteit en is tevens in realisatie het goedkoopst. De meest milieuvriendelijke varianten scoren weliswaar in het algemeen beter op de milieudoelstelling en voldoen aan de mainportdoelstelling maar zijn niet aanvaardbaar vanwege de grote ruimtelijke en financiële consequenties.

In het streven naar evenwicht tussen versterking mainport en verbetering kwaliteit leefmilieu, is het Kabinet ten opzichte van het PASO tot een heroverweging gekomen waar het gaat om de toekomstige capaciteit van de luchthaven. Het Kabinet gaat uit van een ontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen luchtpassagiers, circa 3 miljoen ton vracht (inclusief vervoer over de weg) en tenminste 5 miljoen reizigers via het toekomstig netwerk van hogesnelheidslijnen in 2015. Deze ontwikkeling ligt juist boven de ondergrens voor de ontwikkeling van een mainport. Deze ontwikkeling moet gestalte krijgen binnen de in de PKB opgenomen ruimtelijke reserveringen.

Ook ten aanzien van de in het PASO geformuleerde geluidhinderdoelstelling is het Kabinet tot een heroverweging gekomen. Het Kabinet hanteert bij de vaststelling van de geluidszone als doelstelling een reductie van het aantal woningen binnen de 35 Ke geluidszone van circa 19.500 in 1990 naar 15.000 in de periode tot het in gebruik nemen van de vijfde baan (1995 - 2003) en verder naar 10.000 in de periode nadat de vijfde baan operationeel is. (Zie figuren 1 en 2).

De door het Kabinet gehanteerde doelstelling van maximaal 10.000 woningen binnen de 35 Ke geluidszone kan langere tijd worden gehaald. Door het in gebruik nemen van de vijfde baan zal in eerste instantie ten aanzien van de geluidhinder een grote verbetering optreden. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour zal sterk dalen, als gevolg van de aanpassing van het banenstelsel en wijziging van het baangebruik. Hierdoor hoeft er minder over dicht bebouwde gebieden gevlogen te worden. Als gevolg van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen behorende bij de mainportontwikkeling van Schiphol in de richting van 40 miljoen luchtpassagiers, kan echter op termijn de noodzaak ontstaan voor de luchtvaart een grotere geluidszone, te weten een 35 Ke geluidszone met 12.600 woningen, vast te stellen.

Het Kabinet wil hiermee reeds rekening houden en heeft daarom besloten om naast de 35 Ke geluidszone (10.000 woningen) een gereserveerde geluidszone (12.600 woningen) vast te stellen.

Om dat mogelijk te maken zal de Luchtvaartwet worden aangepast. Overeenkomstig de Luchtvaartwet wordt de geluidbelasting door de luchtvaart op basis van de vastgestelde 35 Ke-geluidszone (10.000 woningen) gehandhaafd. Pas na een beoordeling door de Tweede Kamer en een stringente, met procedurele waarborgen omklede afweging, kan in het kader van de aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet een besluit tot omzetting van de 35 Ke-geluidszone naar de gereserveerde geluidszone plaatsvinden.

Luchthaven *Met het oog op het bovenstaande komt het Kabinet tot de volgende beleidskeuzen:*

Gelet op de bovengenoemde ontwikkeling van de luchthaven acht het Kabinet het noodzakelijk dat het huidige vierbanenstelsel op korte termijn aangepast wordt: de Zwanenburgbaan zal geschikt worden gemaakt voor gebruik in en vanuit zuidelijke richting (gereed in 1996) en de Kaagbaan zal in zuid-westelijke richting worden verlengd (gereed in 1997).

Daarnaast acht het Kabinet het noodzakelijk dat het banenstelsel van Schiphol wordt uitgebreid met een vijfde start- en landingsbaan, westelijk van en parallel aan de huidige Zwanenburgbaan. Deze baan moet uiterlijk 2003 operationeel zijn. In verband met de bovengenoemde aanpassingen van het banenstelsel, de uitbreiding van het vrachtareaal en de ontwikkeling van een beperkt aantal satellieten ten westen van de Zwanenburgbaan, zal ruimte worden gereserveerd voor de uitbreiding van het luchthaventerrein.

Naast de ontwikkeling van de luchthaven zelf, doet het Kabinet uitspraken over het gebruik van de luchthaven teneinde door preferent baangebruik en een nachtregiem de geluidbelasting te beperken. De Aalsmeerbaan wordt 's nachts gesloten evenals het noordelijk gebruik van de Zwanenburgbaan. Het gebruik van de Buitenveldertbaan wordt tot het uiterste beperkt.

Substitutie

Het Kabinet hecht grote waarde aan het bevorderen van substitutie van lucht naar rail en wil hiertoe Nederland opnemen in het toekomstige netwerk van hogesnelheidsverbindingen.

Bij een optimale aansluiting van Nederland op dit netwerk én een op substitutie van lucht naar rail gericht flankerend beleid, acht het Kabinet een substitutie van tenminste 5 miljoen passagiers in 2015 haalbaar.

Teneinde deze substitutiedoelstelling te kunnen realiseren is de realisatie van Hogesnelheidslijnen gewenst, alsmede de aansluiting van de luchthaven op deze lijnen.

Het Kabinet streeft ernaar om in 2003 het traject voor de Hogesnelheidstrein op de verbinding Amsterdam-Schiphol-Rotterdam-Belgische grens (HSL-Zuid) in gebruik te nemen. Daarnaast streeft het Kabinet ernaar de HSL-Oost (verbinding Schiphol-Amsterdam (Zuid)-Utrecht-Arnhem-Duitse grens) uiterlijk in 2010 te realiseren. Het Kabinet zal zich ervoor inzetten om het project enkele jaren eerder te voltooien. Onderdelen van het traject zijn reeds in uitvoering. De werkzaamheden aan het baanvak Breukelen - Utrecht en aan de Utrechtboog zullen eerder plaatsvinden dan oorspronkelijk gepland. De mogelijkheid van een snelheid van 300 km/uur voor de HSL-Oost, zoals ook bij de HSL-Zuid, zal nog onderzocht worden. Verdergaande beslissingen zullen worden genomen in 1995 en 1999. Aldus kan de HSL-Oost desgewenst in 2006 gereed zijn, mits tijdig voldoende middelen worden vrijgemaakt.

Gezien de betekenis van substitutie voor mainport én milieu zal het Kabinet in internationaal verband initiatieven nemen om prijsbeïnvloedende maatregelen in de luchtvaart bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen. Evenwichtige concurrentieverhoudingen binnen en tussen de vervoersmodaliteiten moeten hierbij gewaarborgd zijn.

Milieu

Zoals gezegd, acht het Kabinet een verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu in de omgeving van Schiphol noodzakelijk. Als belangrijkste criteria hiervoor hanteert zij de aspecten luchtvaartgeluid, externe veiligheid, stank en lokale luchtverontreiniging.

Geluid

De zonering voor het in deze PKB beschreven gewijzigde vierbanenstelsel en het vijfbanenstelsel zal in 1995 worden afgerond. Tot 2003 geldt de zone voor het vierbanenstelsel, daarna die voor het vijfbanenstelsel. De geluidszonering luchtvaart betreft zowel de zonering op basis van de Kosten-eenheid (Ke) als een nachtzone op basis van het binnen de slaapkamer optredende equivalente geluidsniveau (L_{Aeq}) ten gevolge van nachtvluchten in de periode tussen 23.00 en 06.00 uur. Het vliegverkeer mag geen geluidbelasting veroorzaken die hoger is dan de geluidzones aangeven. (Zie voor nachtzone figuur 3).

De geluidzone is ook van invloed op het isolatiebeleid: binnen de 40 Ke-contour behorende bij de Ke-zones, respectievelijk de 27 L_{Aeq} grenswaarde contour van de L_{Aeq} -nachtzones zullen bestaande woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen worden geïsoleerd. In de nachtzone zullen alleen slaapkamers worden geïsoleerd. In de PKB is voorzien in een gedetailleerd isolatieprogramma.

Wat betreft het ruimtelijk beleid zal binnen de 35 Ke-zonegrens geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) worden toegestaan. Tot het moment dat de genoemde geluidszones zijn vastgesteld, geldt hiervoor een interimbeleid.

Externe veiligheid

Op het aspect externe veiligheid heeft het Kabinet besloten in deze PKB een specifiek beleid voor de luchthaven Schiphol vast te leggen. Binnen de 10^{-5} -contour individueel risico voor 2015 (zie figuur 4) wordt een veiligheidszone ingesteld, onderverdeeld in een veiligheidszone in ruime en in engere zin.

In de veiligheidszone in ruime zin geldt een bouwverbod. Dit betekent dat geen

nieuwe woningen mogen worden gebouwd, dat bestaande bedrijven worden gehandhaafd mits sprake is van een gering aantal arbeidsplaatsen en dat de vestiging van nieuwe bedrijven binnen deze zone niet is toegestaan. Binnen de veiligheidszone in engere zin worden de woningen aan de woonbestemming onttrokken. Deze zone zal uiterlijk in 2015 bewoningsvrij moeten zijn. Vanaf 1998 zal elke vijf jaar worden bezien of de veiligheidszone in engere zin moet worden uitgebreid. Daarbij wordt steeds gestreefd naar het bereiken van standstill. Verder worden, mede vanwege externe veiligheid, ruimtelijke beperkingen gehanteerd in een wijder gebied, de zogenaamde vrijwaringszone.

Stank en lokale luchtverontreiniging

De milieudoelstelling ten aanzien van stank (geen verslechtering t.o.v. 1990) kan met het 5P-banenstelsel worden gerealiseerd.

Hoewel de emissies door vliegtuigen als gevolg van de toename van het luchtverkeer toenemen en de relatieve bijdrage van de luchtvaart aan de lokale luchtverontreiniging daarmee toeneemt, neemt de totale emissie in de regio af door de dalende uitstoot van het wegverkeer. Dus ook ten aanzien van het aspect lokale luchtverontreiniging kan de milieudoelstelling worden gerealiseerd.

Handhaving

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

De handhaving heeft betrekking op het luchtvaartgeluid, zowel ten aanzien van het gebruik van de luchthaven en luchtruim als op het gebruik van de omgeving, alsmede op veiligheid.

Door middel van gebruiksvoorschriften betrekking hebbend op:

- a. geluidspreferent baangebruik en baantoewijzing;
 - b. vertrek- en aankomstprocedures;
 - c. de toelating van vliegtuigen afhankelijk van hun geluidsproductie,
- zal een zodanig gebruik van de luchthaven worden gehandhaafd, dat de luchtvaart geen hogere geluidsbelasting veroorzaakt dan de Ke- en de L_{Aeq} zones toestaan. In de nachtperiode geldt daarbij dat beperking van geluid een hogere prioriteit heeft dan efficiency van de vluchtafhandeling en dat afwijkingen uitsluitend mogelijk zijn om redenen van veiligheid.

Voorts zal in het kader van de handhaving van de geluidszone toetsing plaatsvinden van:

- a. het feitelijke gebruik van de luchthaven aan het in het gebruiksplan van de NVLS vastgelegde geplande gebruik en;
- b. het feitelijke verloop van de geluidsbelasting aan de geluidszones door middel van maandelijkse bepaling van de voortschrijdende geluidsbelasting.

Op deze wijze is het mogelijk om tijdig bepaalde ontwikkelingen te onderkennen die tot zone-overschrijding zouden kunnen leiden en tijdig nadere sturende maatregelen te treffen om dit te voorkomen.

Daarnaast zal op basis van het instrumentarium van de Wet op de Ruimtelijke ordening een zodanig gebruik van de omgeving worden gehandhaafd dat geen nieuwbouw plaatsvindt in gebieden waar dit vanwege luchtvaartgeluid en externe veiligheid niet is toegestaan.

Evaluatie en monitoring hebben primair tot doel na te gaan of de feitelijk optredende milieu-effecten niet ernstiger zijn dan waarmee in de besluitvorming op basis van de in het IMER beschreven effecten, rekening is gehouden. Indien uit het onderzoek blijkt dat er in belangrijke mate nadeliger gevolgen voor het milieu optreden dan die welke bij het nemen van het besluit werden verwacht, dan zullen maatregelen worden genomen teneinde die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Ruimtelijke kwaliteit

Het Kabinet wil bij de ontwikkeling van Schiphol tot mainport bestaande ruimtelijke kwaliteit behouden, waar nodig verbeteren en waar mogelijk nieuwe ruimtelijke kwaliteit realiseren.

Teneinde de noodzakelijke condities te kunnen bieden voor de handhaving of realisatie van ruimtelijke kwaliteit en ter verbetering van de kwaliteit van het leefmilieu introduceert het Kabinet een 'Vrijwaringszone'. (Zie figuur 5). Binnen deze zone mogen in beginsel geen nieuwe woningen of ander milieu-gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, voor zover niet reeds vastgelegd in vigerende bestemmingsplannen, uitgezonderd kantoren of bedrijven. Dit aangezien het Kabinet het gewenst acht dat uit oogpunt van de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving niet alleen de bestaande woongebieden, maar ook de nieuwe woongebieden of andere milieugevoelige bestemmingen zo weinig mogelijk hinder van het vliegverkeer ondervinden. Om deze reden acht het Kabinet het noodzakelijk dat in de omgeving van Schiphol buiten de gereserveerde geluidszone 35 Ke, een vrijwaringsbeleid wordt gevoerd op basis van geluidhinder, externe veiligheid en algemene uitgangspunten met betrekking de gewenste ruimtelijke kwaliteit van woon- en leefmilieu.

Tevens zal het Kabinet de Rijksbufferzone Spaarnwoude in zuidelijke richting uitbreiden. (Zie figuur 6). De aanwijzing tot bufferzone vermindert binnen dit gebied de planologische onzekerheid (schaduwwerking). In dit gebied vindt een aanpassingsinrichting plaats rond de vijfde baan. Tussen deel 1 en deel 3 van deze PKB zal nader worden bezien of het noodzakelijk is activiteiten in het kader van de ontwikkeling van Schiphol en omgeving met herinrichting te realiseren, zodat een goede inpassing verzekerd is.

Met het College van GS van Noord-Holland is overeengekomen dat ook de door de provincie ingestelde Schipholzone zal worden uitgebreid. (Zie figuur 6). In de Schipholzone wordt gestreefd naar de tijdige realisering van bedrijfsterreinen en infrastructuur, een selectieve uitgifte van bedrijfsterreinen en het realiseren en waarborgen van ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving van de luchthaven. In de Schipholzone moet kunnen worden ingespeeld op nog onvoorziene ontwikkelingen ten aanzien van mainport en milieu. Deze flexibiliteit vereist dat nu selectief moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte tussen de huidige luchthaven en zijn omgeving. Delen van deze ruimte worden strategisch gereserveerd. Het Bestuursforum Schiphol - een samenwerkingsverband van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de NV Luchthaven Schiphol - draagt verantwoordelijkheid voor de bestemming, de inrichting en het beheer van de Schipholzone, alsmede voor de ontwikkeling van Schiphol-gebonden bedrijventerreinen binnen deze Schipholzone.

Ruimtelijke inrichting

Verkeer en Vervoer

Uit het oogpunt van bereikbaarheid en milieu is het vigerende Rijksbeleid voor het verkeer en vervoer gericht op beperking van de automobiliteit. Het streven is erop gericht zowel voor het woon-werkverkeer van het personeel van de op de luchthaven gevestigde bedrijven als voor het voor- en natransport van passagiers, 40% plaats te laten vinden door middel van het openbaar vervoer.

Ten behoeve van een betere bereikbaarheid van de luchthaven per spoor zullen verbeteringen worden uitgevoerd op de corridors naar de luchthaven. Het gaat hierbij om verbeteringen op de Schiphollijn Amsterdam-Leiden en de aanleg van de Hemboog en de Utrechtboog. Daarnaast zal de realisatie van het programma Rail'21 van de NS voor de overige verbeteringen voldoende waarborgen bieden voor een blijvende verbeterde bereikbaarheid. De financiële verplichtingen die het Rijk hiertoe aangaat zijn vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1994 -1998 (MIT).

Op het gebied van het stadsgewestelijk openbaar vervoer zal de ontwikkeling van de Zuid-Tangent en de Noord-Zuidlijn worden bevorderd. Het Kabinet steunt door middel van medefinanciering de aanleg van de Noord-Zuidlijn tussen het Amsterdam Centraal Station en het Station Amsterdam Zuid-WTC. De middelen daartoe zijn in het MIT 1994-1998 gereserveerd. Conform de besluitvorming over de Investeringsimpuls zal met de aanleg van de Noord-Zuidlijn vóór 1998 worden aangevangen. De noodzaak van doortrekking naar Schiphol is onder meer afhankelijk van het moment dat de capaciteit van de Schipholtunnel volledig benut dreigt te raken. Het trajectdeel Haarlem - Schiphol-Oost van de Zuidtangent is inmiddels in uitvoering. Het Kabinet zal dit project medefinancieren en heeft ook hiervoor de nodige middelen in het MIT gefinancierd.

Op langere termijn zal rekening moeten worden gehouden met de aanleg van een westelijke bypass: een nieuwe railverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam CS langs de westrand van Amsterdam. De besluitvorming over aanleg en financiering vindt te zijner tijd plaats op basis van een tracé-besluit conform de Tracéwet, waartoe dit project als studieproject in het volgende SVV zal worden opgenomen.

Aanpassingen aan het hoofdwegennet in de regio Schiphol zullen worden uitgevoerd conform het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 juli 1992. Dit betekent dat het zogenaamde 'combinatie-alternatief' zal worden uitgevoerd, waarin de aanleg van een Verlengde Westrandweg is voorzien. Ten aanzien van de problematiek in de dorpskom van Badhoevedorp zal een tracé-procedure (volgens de Tracéwet) worden uitgevoerd naar een mogelijke omlegging van de A9 ten zuiden van Badhoevedorp.

Uit oogpunt van de bereikbaarheid acht de regering het noodzakelijk dat bij de ruimtelijke inrichting van de luchthaven de vestiging van kantoren of bedrijven - welke niet in strikte zin Schipholgebonden zijn - wordt voorkomen. Deze functies dienen te worden afgeleid naar andere, goed per openbaar vervoer bereikbare lokaties in de regio, overeenkomstig het door het Kabinet gevoerde lokatiebeleid. In termen van dit lokatiebeleid wordt Schiphol-Centrum beschouwd als een B-locatie met bijzondere kenmerken.

Bedrijfsterreinen en Groenvoorzieningen

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

Ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het noordelijk deel van de Haarlemmermeer acht het Kabinet in dit gebied de totstandkoming van een samenhangende groenstructuur gewenst. Hiertoe zal de provincie Noord-Holland, in samenwerking met andere betrokken partijen waaronder het Rijk, een Uitwerkingsplan Groen opstellen. Dit plan zal vóór deel 3 van de PKB zijn afgerond.

Financiën

In het kader van de PKB wordt in totaal voor 16 miljard aan rijksverplichtingen aangegeven voor de periode tot 2015. De nieuwe Rijksverplichtingen en de vervroegde uitvoering van projecten waarover in het kader van deze PKB toezeggingen worden gedaan bedragen in totaal 2,7 miljard. Deze toezeggingen betreffen de omleiding van de A9 bij Badhoevedorp, de HSL-Oost, de isolatiekosten, een extra financiële bijdrage aan het Strategisch Groenproject Haarlemmermeer, strategische investeringen in de uitbreiding van de bufferzone Spaarnwoude en de investeringen ten behoeve van de externe veiligheid. Het totaal van de investeringen van alle partijen komt op circa 30 miljard.

Aanvullende afspraken

Bij de PKB is gevoegd een ontwerp Overzicht aanvullende afspraken PMMS. Door middel van dit overzicht geeft het Kabinet aan welke aanvullende afspraken tussen de PMMS-partijen zij noodzakelijk acht. Na vaststelling van deze afspraken - tegelijk met deel 3 van de PKB - vormen deze afspraken een aanvulling op het PASO Beleidsconvenant. Onderdeel van de aanvullende afspraken is het Programma Financiële Dekking PMMS. In dit programma wordt de dekking van PMMS-projecten beschreven en worden de kostendragers aangeduid.

35 Ke ————
 40 Ke ————



Figuur 1:
 35 en 40 Ke geluidcontouren
 periode 1995-2003 (15.000 woningen)
 banenstelsel: 4S2



Figuur 2:
 35 en 40 Ke geluidcontouren
 periode 2003-2015 (10.000 woningen)
 banenstelsel: 5P

Figuur 3:
omhullende 27 L_{Aeq} geluidcontour
periode 1995-2015
banenstelsel: 4S2 en 5P



Figuur 4:
Contouren individueel risico
banenstelsel: 5P
 10^{-5} — 5×10^{-5} —



Figuur 5:
Vrijwaringszone



-  uitbreiding Rijksbufferzone
Spaarnwoude
-  uitbreiding
Schipholzone
-  indicatieve begrenzing
luchtvaartterrein

Figuur 6:
Indicatieve begrenzing
Schipholzone en Rijksbufferzone

