

Bijlage 3

Toelichting Ruimtelijke contouren Schiphol

De kern van de ruimtelijke modellen in SMASH is de verstedelijking versus de geluidsoverlast Schiphol. Momenteel geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen de 20 Ke-contour, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte. Daarin is bepaald dat er binnen de 20Ke-contour geen grootschalige woningbouw mag plaatsvinden.

De contouren worden momenteel herzien in de actualisatie van het Luchthavenindelingenbesluit (Lib). Gesprekken en discussies hierover vinden niet plaats binnen SMASH, maar aan de zogenoemde Alderstafel. De nieuwe contouren zijn wel input voor SMASH.

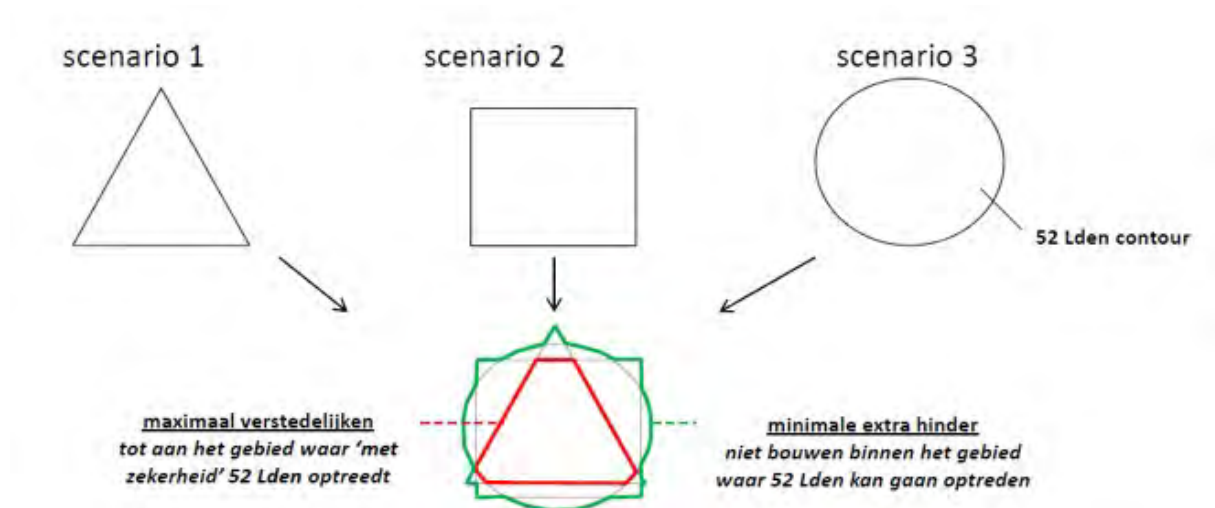
De contouren in de modellen van SMASH zijn ruimtelijke contouren op basis van geluid (52 Lden), maar zijn niet de geluidscontouren.

De luchtvaartontwikkeling tot 2040 kent vele onzekerheden:

- Worden vliegtuigen stiller
- Waar vliegen vliegtuigen
- Hoe wordt het banenstelsel gebruikt
- Etc.

In SMASH is voor een aanpak gekozen die met deze onzekerheden rekening houdt. Er is een gevoeligheidsanalyse gemaakt op basis van meerdere scenario's om tot een robuust binnen- (meer dan 52Lden) en buitengebied (minder dan 52Lden) te komen. In het zogenoemde binnengebied kun je met zekerheid stellen dat daar meer dan 52Lden geluid zal optreden, ofwel in elk mogelijk scenario. In het zogenoemde buitengebied kun je er vrijwel zeker van zijn dat er geen 52Lden geluid zal optreden. Daartussen zit een 'grijs' gebied waar, afhankelijk van het scenario wel of geen 52Lden geluid zal optreden.

In onderstaande figuur is dit schematisch verbeeld:



In de scenario's is gevarieerd met de volgende parameters:

- Geluidspreferentieel baangebruik volgens preferentievolgorde
- Baangebruik obv gemiddeld weer + meteotoeslag
- Huidige ligging van routes, minder spreiding
- Aantal CDA's en naderingen vaste routes
- Inzet banen: 2+1 en 2+2
- Stiller worden vloot (niet of wel)
- Bestemmingenpatroon (variatie naar richtingen)
- Aantal vliegtuigbewegingen (NB. als gevoeligheidsanalyse, niet als capaciteitsscenario, impact overigens beperkt op resultaat)

Op termijn wordt de tweede parallelle Kaagbaan in gebruik, genomen. Deze is uiteraard van invloed op het baangebruik en daarmee ook op de geluidscontouren. Hieronder is op twee kaarten de geluidscontour in beeld gebracht; de eerste op basis van het huidige banenstelsel, de tweede op basis van het banenstelsel met twee parallelle Kaagbaan.

Tot slot is op een derde kaart de huidige 20 Ke-contour en de nieuwe 52Lden- contouren (minimaal en maximaal scenario) op basis van het huidige banenstelsel weergegeven.

Geluidscontouren met huidig banenstelsel.

Binnen de rode contour: in alle scenario's 52Lden of meer geluid.

Buiten de groene contour: in alle scenario's minder dan 52Lden geluid



Geluidscontouren met banenstelsel met tweede parallelle Kaagbaan.
Binnen de rode contour: in alle scenario's 52Lden of meer geluid.
Buiten de groene contour: in alle scenario's minder dan 52Lden geluid



Geluidscontouren met huidig banenstelsel in vergelijking met huidige 20 Ke-contour.
 Binnen de rode contour: in alle scenario's 52Lden of meer geluid.
 Buiten de groene contour: in alle scenario's minder dan 52Lden geluid
 Blauwe vlak: 20 Ke-contour.
 Blauwe lijn: huidige voorstel nieuwe contour in de actualisatie van het Lib (nog niet vastgesteld, ligt nog ter discussie op de Alderstafel).

