

Vergaderjaar 1994–1995

**23 552**

## **Planologische Kernbeslissing Schiphol en Omgeving**

**Nr. 12**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 april 1995

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, de antwoorden aan op de vragen over deel 3 van de PKB Schiphol en omgeving en de daarbij behorende Nota van Toelichting, zoals ontvangen op 3 april 1995.

Voorafgaand aan de beantwoording wil ik twee algemene opmerkingen maken.

#### **1. Aanvullende berekeningen**

Een aantal vragen is alleen te beantwoorden als daarvoor nieuwe berekeningen worden gemaakt. Deze zijn niet te leveren binnen de gestelde beantwoordingstermijn. Daar waar sprake is van aanvullende berekeningen zullen deze u zo spoedig mogelijk worden nagezonden. Bij de antwoorden is aangegeven voor welke vragen aanvullende berekeningen gemaakt zullen worden.

#### **2. Geluidszones in de aanwijzing**

Zoals aangekondigd in paragraaf 4.3.4 van de Nota van Toelichting bij de PKB, worden ten behoeve van de aanwijzing ex Luchtvaartwet de nieuwste inzichten met betrekking tot horizontale spreiding rond de voorgeschreven uitvliegroutes toegepast (nieuwe horizontale spreiding: NHS). Voor het overige is in de nieuwe berekeningen uitgegaan van exact dezelfde gegevens ten aanzien van het gebruik van de luchthaven.

De resultaten van die berekeningen zijn inmiddels beschikbaar. Ze zijn opgenomen in de voorontwerp-Aanwijzing ex Luchtvaartwet, die onderwerp was van bestuurlijk overleg met de betrokken provincies en gemeenten op 4 april jl. De stukken zijn u onlangs ter kennisname toegezonden. Deze zones zijn inzet voor de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet en zijn onderwerp van inspraak. Derhalve zijn

ook deze zones nog voorlopig; de definitieve zones worden vastgesteld na de inspraakprocedure over de ontwerp-aanwijzing. Waar dit van toepassing is, is expliciet bij de beantwoording aangegeven dat de antwoorden gebaseerd zijn op de resultaten van deze nieuwe berekeningen.

Het toepassen van NHS in de berekeningen heeft o.a. tot resultaat, dat de geluidszone voor het vijfbanenstelsel een iets andere vorm heeft en het aantal woningen daardoor, vooral binnen de Ke-zones, lager is dan in de indicatieve zones in de PKB. Zo bevat de voorlopige gereserveerde geluidszone thans 10 900 woningen binnen de 35 Ke-zonegrens in plaats van de in de PKB genoemde bovengrens van 12 600 woningen.

Als bijlage 1 is ter informatie een tabel opgenomen met de belangrijkste verschillen tussen de berekeningen met NHS in de voorontwerp-Aanwijzing en de berekeningen in deel 3 van de PKB. Ook de resultaten van de berekeningen voor het referentiejaar 1990 zijn wederom in deze tabel opgenomen. Evenals in de PKB is de conclusie dat wordt voldaan aan de gestelde milieu-criteria. Tevens kan worden geconcludeerd dat de verbetering ten opzichte van 1990 van het vijfbanenstelsel groter is dan op grond van de berekeningen in de PKB werd verwacht. Naast de tabel zijn ook de zonekaarten uit de voorontwerp-aanwijzing bijgevoegd<sup>1</sup>, ter vergelijking met die in de PKB.

Als bijlage 2 zijn bijgevoegd de uitkomsten van de berekeningen externe veiligheid op basis van het baangebruik in 2015, dat behoort bij de gereserveerde geluidszone uit de voorontwerp-Aanwijzing. De uitkomsten daarvan hebben evenals de geluidszones een voorlopige status; de definitieve uitkomsten zullen worden vastgesteld nadat de definitieve geluidszones op basis van de Aanwijzing zijn vastgesteld.

De huidige uitkomsten zijn er zowel in tabelvorm als in de vorm van de externe veiligheidszones op een gedetailleerde achtergrond.

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

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

**BIJLAGE 1**

**Vergelijking resultaten Nieuwe Horizontale Spreiding met PKB-3**

	Referentie	Voorontwerp aanwijzing nieuwe horizontale spreiding			PKB deel 3		
		S4S1 1990	S4S2 zone	S5P zone	S5P gere- ser- veerde zone	S4S2 zone	S5P zone
<b>KE-Zones</b>							
Starts+Landingen (hele etmaal)	203 000	293 600	408 000	432 100	293 600	363 000	432 100
Woningen > 20 Ke	241 200	211 100	122 100	128 100	217 300		151 500
Woningen > 35 Ke	15 100	14 900	10 000	10 900	15 100	10 000	12 200
Woningen > 40 Ke (isolatie)	7 100	6 690	3 670	3 950	7 100	4 300	5 600
Mensen ernstige hinder	92 000	75 900	43 300	45 700	81 000		54 000
Ke in punt K	45,9		49,8	50,3	46,7	50,4	50,4
<b>LAeq nachtzones</b>							
Starts+Landingen (23-06 uur)	9 865	10 438	-	23 125	10 438	-	23 125
Woningen > 20 LAeq	348 800	113 300	-	95 600	128 100	-	102 300
Woningen > 26 LAeq (isolatie)	30 000	10 300	-	10 130	10 700	-	10 130
Mensen vaak bij slapen gestoord	134 000	43 600	-	36 800	49 000	-	39 500

**BIJLAGE 2**

## Externe Veiligheid Schiphol uitkomsten individueel risico in PKB-3 en voorontwerp aanwijzing

**Aantallen woningen zonder aanvullend beleid (2015)**

	Referentie	Voorontwerp aanwijzingen nieuwe horizontale spreiding			PKB deel 3 (IMER)		
	S4S1 1990	S4S2 zone	S5P zone	S5P gere- ser- veerde zone	S4S2 zone	S5P zone	S5P gereser- veerde zone
<b>Individueel Risico</b>							
10 <sup>-5</sup>	85	-	-	360	-	-	454
10 <sup>-6</sup>	3 010	-	-	3 230	-	-	3 639
10 <sup>-7</sup>	39 650	-	-	66 910	-	-	70 755