

Vergaderjaar 1997–1998

24 786

Project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) en verlenging van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 20 maart 1998

Tijdens het nota-overleg van 16 maart 1998 inzake de IBV-TNLI heeft de heer Rosenmöller nadere toelichting gevraagd over een mededeling van mijn kant over de wijze waarop berekeningen in het kader van de besluitvorming over het Gebruiksplan Schiphol 1998 heeft plaatsgevonden respectievelijk zullen plaatsvinden.

Hierbij wil ik u, in aanvulling op eerder aan u gegeven informatie, informeren over de stand van zaken inzake het formeel aanpassen van de berekeningsvoorschriften i.v.m. het in de praktijk toepassen van de TOMS-maatregelen: reduced flaps, IATA-start-procedure en motor-modificatie. (Over de laatste maatregel zijn op 12 september 1997 door de heer Rosenmöller schriftelijk vragen gesteld. Deze zijn op 29 september 1997 beantwoord)¹.

Deze maatregelen zijn indertijd ontwikkeld door een consortium bestaande uit het NLR, TU-Delft, de Avionica Fabrikant Collins, met als opdrachtgevers AAS, KLM en LVB.

De maatregelen en hun effecten zijn door het consortium berekend. Aangezien deze maatregelen in de praktijk vanaf 1 januari 1998 worden toegepast, ligt het voor de hand dat een en ander doorwerkt in de berekeningen van de toegestane geluidsruiimte en de handhaving daarvan. Diverse partijen hebben er op aangedrongen om deze specifieke TOMS-maatregelen zo spoedig mogelijk te laten doorwerken in de praktijk.

Het berekeningsvoorschrift, op basis waarvan de berekeningen plaatsvinden, is als zodanig toegepast bij de berekeningen van het gebruiksplan 1998. Waar het hier om gaat is een appendix behorende bij het berekeningsvoorschrift. In deze zogenoemde «Appendices» zijn de gegevens omtrent prestaties en geluidsproductie van vliegtuigen opgenomen die als invoergegevens voor het rekenmodel dienen. Indien deze gegevens in de praktijk wijzigen werkt dit ook door in de «Appendices».

¹ Aangangsel Handelingen II nr. 51, vergaderjaar 1997–1998.

Tijdens de berekeningen voor het gebruiksplan 1998 heeft AAS de TOMS-maatregelen reduced flaps, IATA-startprocedure en motor-modificatie voor de Boeing 737 als uitgangspunt genomen. Ook het NLR heeft deze aannames in haar berekeningen ten behoeve van het gebruiksplan 1998 meegenomen. Hiervan is expliciet melding gemaakt in het door AAS ingediende gebruiksplan. Het Gebruiksplan Schiphol 1998 is op basis van deze berekeningen vastgesteld door de Minister van V&W en VROM. In de brief van de Minister van V&W, mede namens de Minister van VROM van 18 december 1997, aan AAS over het Gebruiksplan Schiphol 1998 worden de bedoelde TOMS-maatregelen expliciet genoemd en wordt gesteld dat ze worden meegenomen in het berekeningsvoorschrift. Op 19 december is een kopie van deze brief verstuurd naar de Tweede Kamer.

De aanpassing van de appendices op deze drie punten wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd in de Staatscourant.

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