

Vergaderjaar 2000–2001

25 466

Geluidszones rond Schiphol

Nr. 49

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2001

Op 31 mei 2000 heeft de Tweede Kamer drie moties aangenomen met betrekking tot het aanwijzingsbesluit luchtvaartterrein Schiphol voor het vierbanenstelsel (S4S2).

In het hierna volgende bericht ik u hoe ik met deze moties omgegaan ben.

De motie van het lid Van Gijzel (25 466 nr. 39)

In deze motie wordt de regering verzocht om in overleg met de sector tot een resultaatsverplichting te komen met als doel het op zo kort mogelijke termijn implementeren van de maatregelen van de in het MMA aangegeven milieuverbeterende maatregelen, conform de aanbeveling van de Rijksplanologische Commissie.

Het betreft vier MMA-maatregelen, te weten segmentatie van luchtverkeer in de pieken waardoor zware vliegtuigcategorieën zoveel mogelijk gebruik maken van de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan, een standaardnaderingshoogte van 3000 ft overdag en 's nachts, naderingen met «reduced flaps» voor vrijwel alle vliegtuigtypen en verplaatsing van de baandrempel van de Buitenveldertbaan.

Op dit moment is de termijn waarop deze extra maatregelen (volledig) kunnen worden geïmplementeerd nog onvoldoende duidelijk. Zo dient bij verlegging van de baandrempels om veiligheidsredenen wel de volle lengte van de baan beschikbaar te blijven voor landingen.

Om segmentatie van verkeer in de startpieken mogelijk te maken moet het bedrijfsproces van de verkeersleiding ingrijpend worden gewijzigd.

De toepassing van reduced flaps-gebruik kan bij buitenlandse maatschappijen niet worden afgedwongen.

Tot slot is recentelijk onderzocht wat de risico's en consequenties zijn van het invoeren van een verhoogde aanvlieghoogte. Hiervoor verwijs ik naar hetgeen hieronder vermeld is naar aanleiding van de motie van het lid Stellingwerf (25 466 nr. 40).

De motie van het lid Stellingwerf (25 466 nr. 40)

De regering wordt verzocht voor het verkeer van Schiphol dat op minimaal 20 respectievelijk 40 kilometer van Schiphol is verwijderd een minimum vlieghoogte van 1 kilometer (3000 voet) respectievelijk 2 kilometer (6000 voet) zo spoedig mogelijk voor te schrijven.

Conform internationale voorschriften geldt voor startend vliegverkeer een stijgingspercentage van minimaal 3,3%, hetgeen leidt tot een vlieghoogte van minimaal circa 1500 meter op ongeveer 40 kilometer van de luchthaven. In de praktijk echter, bevindt het startend vliegverkeer zich gemiddeld op een afstand van circa 25 kilometer afstand van de luchthaven al op een hoogte van ongeveer 2 kilometer. Landend straalverkeer vliegt conform internationale veiligheidseisen van de ICAO op een afstand van 40 kilometer van de luchthaven aanzienlijk lager dan twee kilometer. Landend verkeer veroorzaakt echter ten opzichte van startend verkeer een aanzienlijk geringere hoeveelheid geluidbelasting.

Overigens heeft een werkgroep, waarin de luchtvaartsector vertegenwoordigd was en die voorgezeten werd door de Rijksluchtvaartdienst, recentelijk gekeken naar de operationele toepasbaarheid van de verhoging van de naderingshoogte overdag van 2000 ft naar 3000 ft. De geluidseffecten, alsmede de gevolgen voor de capaciteit en de veiligheid van de maatregel zijn hierbij onderzocht.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat het in bepaalde gevallen aanbeveling verdient de maatregel door te voeren. De Minister heeft op 21 november 2000 de partijen in de luchtvaartsector en de omgeving verzocht met elkaar in overleg te treden om te komen tot een verdere uitwerking of een eventuele implementatie van de maatregel.

De motie van het lid Van Gijzel (25 466 nr. 41)

In deze motie spreekt de Kamer uit dat de woningen die middels het aanwijzingsbesluit S4S2 binnen de 35 Ke-zone komen te vallen en daar op basis van de aanwijzing van 23 oktober 1996 niet binnen vallen, in het besluit voor het vijfbanenstelsel geheel of vrijwel geheel buiten de 35 Ke-zone worden gebracht.

In de Richtlijnen voor het milieueffectrapport «Schiphol 2003» behorend bij het lucht-havenverkeersbesluit en het luchthavenindelingsbesluit is naar aanleiding van het met de Kamer besproken aantal «andere» woningen opgenomen dat de woningen binnen de toekomstige 35 Ke-contour vergeleken moeten worden met de «andere» woningen van de geluidszone behorend bij het besluit S4S2.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos