

Vergaderjaar 2002–2003

25 466

Geluidszones rond Schiphol

Nr. 50

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2003

In het Algemeen Overleg van 4 juli 2002 is toegezegd over de uitvoering van de motie Stellingwerf (25 466 nr. 40) te rapporteren. In de Tweede Kamer is de motie Stellingwerf al enkele keren onderwerp van gesprek geweest. Deze motie dringt aan op een minimum vlieghoogte van 1 kilometer (3000 voet), respectievelijk 2 kilometer (6000 voet) voor verkeer dat minimaal 20 respectievelijk 40 km van Schiphol verwijderd is. Hierbij ontvangt u mijn finale reactie.

Ik heb veel sympathie voor deze motie. Immers in het algemeen geldt: hoe hoger wordt gevlogen, hoe minder geluid op de grond wordt veroorzaakt. Ik kan de motie evenwel niet uitvoeren in formele regelgeving, zoals hierna nader is uiteengezet.

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn in artikel 3.1.1, 3.1.2 en bijlage 1, waarnaar in die artikelen wordt verwezen, de minimum vlieghoogten vastgelegd. In de bijlage bij deze brief zijn die regels samengevat en tevens vergeleken met de motie. Die minimum vlieghoogten zijn deels lager dan de motie uitspreekt.

Voor vertrekkend verkeer zijn de regels gebaseerd op internationale ICAO voorschriften. Daarin geldt een minimale stijgradiënt van 3,3% (ca. 1,9 graden) plus zoveel als nodig is om obstakels te vermijden. Hierop zijn de regels in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol gebaseerd. In de dagelijkse praktijk stijgen nagenoeg alle vliegtuigen veel steiler, waardoor aanmerkelijk grotere vlieghoogten worden gerealiseerd dan in het besluit als minimum is voorgeschreven. Bovendien richt de wijze van verkeersleiding zich er op, dat zo snel mogelijk naar 6000 voet (1830 m) wordt geklommen. Niettemin zou het formeel voorschrijven van grotere minimum vlieghoogten betekenen, dat daarmee vluchten met vliegtuigen die wel voldoen aan de internationale eisen maar niet aan de «Schiphol-eisen» het gebruik van Schiphol wordt ontzegd. Dit is niet wenselijk.

Voor aankomend verkeer voldoen de gestelde minimum vlieghoogten deels aan de motie, zie de bijgevoegde bijlage.

Overdag kan niet voldaan worden aan de in de motie verwoorde minimum vlieghoogte van 3000 voet (910 m) op afstanden groter dan 20 km. De verkeersleiding bepaalt hoe het vliegtuig vliegt in de daalvlucht van de grens van de TMA naar het punt waar de eindnadering naar de baan wordt ingezet. De vlieghoogte in dat punt is 2000 voet (610 m). Daarbij moet rekening worden gehouden met het gegeven dat het overdag erg druk is, dat tegelijkertijd zowel vertrekkend als naderend verkeer moet worden afgehandeld en dat daarbij volgens internationale veiligheidsvoorschriften een hoogteverschil van tenminste 1000 voet (305 m) tussen de vliegtuigen in acht moet worden genomen.

Gedurende de nacht in de periode 23 tot 6 uur wordt wel voldaan aan dit onderdeel van de motie, immers de naderingshoogte is dan 3000 voet. Dit is 's nachts mogelijk omdat er dan weinig verkeer is.

Ik moet op grond van het bovenstaande helaas concluderen, dat ik in het kader van de formele regelgeving niet aan de motie tegemoet kan komen.

Ik zal evenwel aan de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) in overweging geven dit onderwerp op haar agenda te zetten. Zoals u weet is de CROS op grond van artikel 8.34 tot en met 8.40 van de Wet luchtvaart ingesteld. Hierin zijn provincies, gemeenten, de exploitant van de luchthaven, LVNL en de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigd. Doel van deze commissie is het gebruik van de luchthaven te optimaliseren, zodat zoveel mogelijk recht gedaan wordt aan de belangen van de betrokkenen. Dit geldt ook ten aanzien van milieuaspecten. In de CROS kunnen hierover wellicht nadere afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over mogelijkheden om in de praktijk een zo groot mogelijk deel van het vliegverkeer hoger te laten vliegen dan de minimum vlieghoogten in het Luchthavenverkeerbesluit.

Ik hoop u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn in artikel 3.1.1, artikel 3.1.2 en bijlage 1 de volgende minimum vlieghoogten opgenomen (zie ook onderstaande schets).

Voor vertrekkende straalvliegtuigen voor het gehele etmaal:

- Minder dan 1500 voet (460 m) tussen Schiphol en de grens van de Controlzone
- 1500 voet (460 m) tussen de grens van de Controlzone en de grens van de TMA
- 6000 voet (1830 m) op de grens van de TMA en daarbuiten.

Voor aankomende straalvliegtuigen:

- buiten de grens van de TMA gedurende het hele etmaal: 7000 voet (2130 m)

Vanaf de grens van de TMA tot het begin van de eindnadering:

- 06–23 uur: 2000 voet (610 m)
- 23–06 uur: 3000 voet (910 m)

De grens van de controlzone ligt op 15 km vanaf Schiphol, de grens van de TMA op 50 á 70 km (afhankelijk van welke richting wordt gevlogen) vanaf Schiphol, de eindnadering begint op ca. 12 respectievelijk 17 km vanaf Schiphol.

Van deze minimum vlieghoogten mag bij hoge uitzondering afgeweken worden. In het Luchthavenverkeerbesluit is aan het aantal vliegtuigen dat van deze vlieghoogtes afwijkt een grens gesteld, in de vorm van een klein percentage van het totaal aantal vliegtuigbewegingen.

