

Vergaderjaar 2003–2004

25 466

Geluidszones rond Schiphol

Nr. 51

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 januari 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief inzake een reactie op de motie Stellingwerf (kamerstuk 25 466, nr. 40) met betrekking tot voorschrift vlieghoogte rond Schiphol (kamerstuk 26 466, nr. 50).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 26 januari 2004. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Hoopen

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentje Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. Leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (CU), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en Hessels (CDA).

Inleiding

Hierbij zend ik u de antwoorden op de kamervragen over minimum vlieghoogtes die gesteld zijn door de vaste kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

Alvorens op de zeer gedetailleerde vragen in te gaan, wil ik enkele algemene opmerkingen maken. De strekking van de kamervragen is het verhogen van de minimum vlieghoogtes. Zoals ik eerder heb aangegeven naar aanleiding van kamervragen over dit onderwerp (Kamerstuk 25 466–50), acht ik dit niet wenselijk. De minimum vlieghoogtes die voor Schiphol worden gehanteerd berusten op internationale afspraken (ICAO, International Civil Aviation Organization). Een afwijkende regelgeving in Nederland vind ik onwenselijk.

De voorgestelde verhoging van de vlieghoogtes vergroot bovendien de complexiteit van het vliegverkeer van Schiphol en is ook om die reden onwenselijk.

Zo veroorzaakt de vergroting van de stijghoek voor bepaalde vliegtuigtypen een verstoring van het vliegptraan. Anders uitvliegen heeft direct effect op de mogelijke naderingsroutes. Het specifiek toewijzen van banen voor deze vliegtuigen compliceert het beeld nog meer en gaat bovendien ten koste van de capaciteit en veiligheid. Als er dan ook nog aparte vliegroutes voor deze opstijgende vliegtuigen moeten worden bepaald, maakt dat de zaak nog complexer. Het ophogen van de vlieghoogtes perst het luchtverkeer in een nog kleiner speelveld. Vanwege de veiligheid moet voldoende afstand tussen vliegtuigen worden gewaarborgd, zowel verticaal als horizontaal.

Gegeven de complexiteit van het banenstelsel en het luchtruimgebruik vind ik het, zoals eerder aangegeven, met name uit overwegingen van veiligheid, onwenselijk om de minimum vlieghoogtes te vergroten en om specifieke routes en banen voor weer een specifiek deel van het luchtverkeer te bepalen.

Onderstaand ga ik op de afzonderlijke vragen in. Een aantal vragen is dermate gedetailleerd, dat het mij niet mogelijk is deze nu te beantwoorden. Ik stel voor dat, gelet op de kennisbehoefte van de Tweede Kamer enerzijds en de complexiteit van het luchtruim anderzijds, de Luchtverkeersleiding Nederland indien gewenst een presentatie hierover aan de Vaste Kamercommissie voor V&W voorbereidt. Wellicht dat op die wijze in de informatie-behoefte van de Kamer kan worden voorzien.

Vragen en antwoorden

1

De Handhavingsrapportage Schiphol 20 februari 2003 tot 1 mei 2003 maakt melding van de onmogelijkheid bij de LNVL om de juiste gegevens te verstrekken over de afwijkingen door gezagvoerders. Is deze informatieverstrekking inmiddels verbeterd, waardoor de Inspectie Verkeer en Waterstaat over de volledige gegevens beschikt?

Ja. De informatieverstrekking is inmiddels verbeterd. Verbeteringen in de interne procedures van de operationele afdelingen van LVNL hebben ertoe geleid, dat afwijkingen die niet door LVNL zijn veroorzaakt, als zodanig ook door LVNL worden benoemd. In de rapportages van de LVNL zijn deze afwijkingen ingedeeld in de categorie «geen LVNL-bemoeienis». Voorts heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de procedure voor het selecteren van vluchten aangepast om een zo effectief en doelmatig

mogelijke controle op afwijkingen veroorzaakt door gezagvoerders mogelijk te maken.

2

Kan een overzicht worden gegeven van activiteiten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat met betrekking tot niet-naleving van minimale vlieghoogtes gedurende het afgelopen jaar?

Alle afwijkingen van minimale vlieghoogtes worden door LVNL geregistreerd. In het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is vastgelegd dat afwijkingen ten gevolge van instructies van de LVNL tot een bepaald percentage zijn toegestaan. Op basis van een oorzakaanalyse wordt door de Inspectie VenW beoordeeld in hoeverre deze afwijkingen van de minimale vlieghoogtes LVNL dan wel de gezagvoerder mogen worden aangerekend. Tot nu toe zijn bijna geen afwijkingen van de minimale vlieghoogtes door gezagvoerders geconstateerd, en de enkele afwijkingen waren zo marginaal dat de IVW geen reden zag handhavend op te treden. Wel zijn in 2003 overtredingen geconstateerd van het maximaal toegestane aantal instructies van de LVNL ten aanzien van routegebruik.

Dit heeft de IVW ertoe gebracht een handhavingstraject in gang te zetten. In de rapportage over het gebruiksjaar 2003, die de Tweede Kamer in januari 2004 ontvangt, wordt dit nader uiteengezet.

3

Waarom wordt bij vertrekkend verkeer uitgegaan van een minimale stijghoek van 1,9 graden, terwijl nagenoeg alle vliegtuigen veel steiler stijgen en de verkeersleiding zich ook richt op een steile klim?

In ICAO verband zijn criteria vastgesteld waaraan een standaard uitvliegroute tenminste dient te voldoen. Enerzijds teneinde de veiligheid van de vlucht te waarborgen, anderzijds om de uitvoerbaarheid, vliegbaarheid en standaardisatie te garanderen. Lidstaten, waaronder Nederland, dienen zich in principe te conformeren aan deze criteria.

In deze ICAO-criteria wordt een minimum klimgradiënt van 3,3% (= 1,9 graden) voorgeschreven als standaard minimum ondergrens in de uitvliegprocedures. Dit is een veiligheidsondergrens en deze wordt dan ook in Nederland als standaard gehanteerd.

4

Is behoudens bij groot onderhoud altijd ofwel de Kaagbaan ofwel de Polderbaan voor starts in gebruik?

Nee. Het baangebruik wordt voor starts en voor landingen in onderlinge samenhang bepaald, dat wil zeggen er wordt gestuurd op baancombinaties. Met name de factoren weer (wind, zicht, buien) en milieu-preferentie zijn bepalend voor de optimale baancombinatie. Andere factoren, zoals periodiek (klein) onderhoud en de status van navigatiehulpmiddelen, kunnen er echter toe leiden dat niet altijd de optimale keuze, gebaseerd op de volgorde van het preferent baangebruik, mogelijk is.

5

Waarom wordt bij vertrekkende vliegtuigen, die een minimale stijghoek van 4,5 graden niet halen, het vertrek niet beperkt tot de Kaagbaan en de Polderbaan en van die banen uitsluitend de routes met een zo optimaal mogelijk pad naar zee? Wat zouden de voordelen en de nadelen zijn van deze routebeperking voor trage starters in termen van onder meer het luchtruimgebruik en de conflictbeperking tussen landende en startende vliegtuigen, het in acht nemen van in de motie bedoelde minimum vlieghoogtes en het wegnemen van de toppen van ergernis door lawaaiige

Een aanpassing van de afhandelingstrategie, zoals in de vraag bedoeld, zal een negatief effect hebben op de capaciteit van de luchthaven en zal de complexiteit van de verkeersstructuur sterk verhogen en daarmee de veiligheid niet verhogen.

Schiphol heeft een complexe baan lay-out. Deze lay-out, in combinatie met de uitvliegrichtingen NW, ZW, Z, ZO en NO, veroorzaakt zowel op de grond als in de lucht een complexe structuur van verkeersafhandeling. Daar komt bij dat een grote hoeveelheid verkeer veilig moet worden afgehandeld. De uurcapaciteit ligt op Schiphol in de piekuren boven die van in grootte vergelijkbare vliegvelden. De vliegveiligheid kan – met genoemde complexe verkeersstructuur en bij deze hoge capaciteitscijfers – alleen worden gewaarborgd indien een zeer strikte en vastgelegde strategie van in- en uitvliegen wordt gehanteerd.

Van deze strategie kan slechts in incidentele gevallen worden afgeweken zonder terugval in de afhandelingcapaciteit.

Verhoging van de klimhoek zal een structurele wijziging van de afhandelingstrategie vereisen, met effect op veiligheid en capaciteit.

Bovendien is de in de vraagstelling genoemde klimhoek van 4.5° (7.87%) hoog. Een aanmerkelijk deel van de vliegtuigen, met name de categorie grote 4-motorige vliegtuigen, haalt deze gradiënt niet en zou dus structureel naar zee moeten uitklimmen en vervolgens, in geval van oostelijke bestemmingen, weer naar land worden teruggeleid. Dit verlengt de vliegbanen en verhoogt de complexiteit van de verkeersstructuur, waardoor de capaciteit zal dalen. Bovendien dient bij het ontwerpen van optimale vertrek- en naderingsprocedures in overweging te worden genomen dat in Nederland ook de kuststrook dicht bebouwd is.

Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven kan zeker niet altijd de Polder- of Kaagbaan worden gebruikt voor starts.

Bovendien dient tijdens de startpieken, waarbij 2 startbanen tegelijk worden gebruikt, een Oost-West klimregime te worden toegepast, hetgeen inhoudt dat vliegtuigen met oostelijke bestemming de oostelijke baan gebruiken en vliegtuigen met westelijke bestemming de westelijke baan. Dit patroon wordt verstoord indien vliegtuigen specifiek van bepaalde banen gebruik moeten maken die voor hun vliegrichting ongunstig zijn. Dan moeten deze vliegtuigen na opstijgen worden omgeleid (weer een «rondje maken») om weer op de goede routes uit te komen. Dit legt weer beslag op de capaciteit en gaat gepaard met extra geluidsproductie.

6

Hoeveel extra lawaai ontstaat er op in vraag 5 genoemde optimale vlieg-routes naar zee? Hoe is die toename zoveel mogelijk te beperken en hoeveel mensen ondervinden nadeel dan wel voordeel van die oplossing?

Deze vraag is, gezien de complexiteit van de problematiek zoals in het antwoord op vraag 5 is aangegeven, zo niet te beantwoorden.

7

Welke maatregelen kunnen luchtvaartmaatschappijen nemen om hun vluchtuitvoering zo min mogelijk te laten beïnvloeden door een eventueel nieuw voorschrift waardoor vertrekkende vliegtuigen, die een minimale stijghoek van 4,5 graden niet halen, uitsluitend mogen starten en klimmen via de Kaagbaan en de Polderbaan en daarbij uitsluitend via de routes met een zo optimaal mogelijk pad naar zee?

Wind en zicht bepalen voornamelijk het baangebruik op Schiphol (met preferentieel baangebruik). De bestemming bepaalt de route en vertrek-procedure. Op basis hiervan geschiedt baantoewijzing door de LVNL. Luchtvaartmaatschappijen hebben daar geen invloed op. In vraag 4 is reeds aangegeven wat de gevolgen zijn van vliegtuigspecifieke baantoewijzing.

8

Hoeveel procent van de startende vliegtuigen op Schiphol halen – zonder klimbeperking van de verkeersleiding – slechts een stijghoek over de eerste 40 km van gemiddeld 1,9 á 3,0 graden? Hoeveel procent van de startende vliegtuigen op Schiphol halen over de eerste 30 kilometer een stijghoek tussen 3,0 en 4,5 graden, hoeveel procent tussen 6,0 en 8,0 graden en hoeveel procent meer dan 8,0 graden? Kan – waar nodig – onderscheid worden gemaakt in de beladingsgraad en de aantalverdeling bij dat type vliegtuig over de verschillende beladingsgraden?

Deze vraag is, gezien de complexiteit van de problematiek, niet te beantwoorden.

9

Welke grote vliegvelden in Europa, Azië en Noord-Amerika kennen nagenoeg uitsluitend starts richting zee en welke van die vliegvelden eisen een klim tot 3, 4 respectievelijk 5 kilometer hoogte alvorens de kustlijn weer mag worden gepasseerd, indien dit gewenst is vanwege de bestemming?

Deze gegevens zijn mij niet bekend.

10

Waarom voldoet voor aankomend verkeer de gestelde minimum vlieg-hoogte deels aan de motie? Is het waar dat juist op meer dan 40 kilometer de grootste discrepantie met de huidige landingspraktijk bestaat, terwijl de kern van de motie is dat op grotere afstand dan 40 kilometer minstens twee kilometer hoog wordt gevlogen?

Teneinde het vliegverkeer boven Nederland adequaat en veilig af te kunnen handelen is het luchtruim verdeeld in een aantal gebieden. Bij elkaar vormt dit de zogenaamde luchtruimtestructuur. Elk deelgebied kent zijn eigen gebruik waaraan bepaalde verantwoordelijkheden zijn gekoppeld. Een belangrijke opdeling van het Nederlandse luchtruim betreft bijvoorbeeld de scheiding civiel – militair.

Om het in- en uitgaand vliegverkeer van luchthavens ordentelijk en veilig te kunnen afhandelen krijgen luchthavens gewoonlijk een speciaal gebied toegewezen. In dit gebied – de Terminal Control Area (TMA) – vindt, met in acht neming van de vigerende internationale separatie afspraken, de afhandeling plaats van de in- en uitgaande verkeersstromen van een luchthaven. De luchthaven Schiphol beschikt over een dergelijk gebied- Schiphol TMA -1 -2 en -3. De TMA Schiphol heeft een straal van ca. 30 zeemijl hetgeen overeenkomt met ca. 55 km.

De routes voor het vertrekkend en naderend verkeer van Schiphol kruisen elkaar veelvuldig als gevolg van de baan lay-out en de bestemmings-richtingen. Vliegtuigen op deze routes worden door LVNL uit elkaar gehouden door het toepassen van separatie in hoogte en/of in laterale zin. Op grond van de normen in het Luchthavenverkeerbesluit dient het naderend verkeer voor Schiphol de TMA binnen te komen op minimaal vliegniveau 070 (FL070 ~ 7000' voet) en dient het vertrekkend verkeer de TMA te verlaten op minimaal vliegniveau 060 (FL060 ~ 6000' voet).

LVNL is bevoegd om hiervan af te wijken ten behoeve van een doelmatige afwikkeling van het verkeer. Het Luchthavenverkeerbesluit stelt evenwel grenzen aan het toegestane percentage afwijkingen.

Het grootste verschil met de in de motie gevraagde minimum vlieg-hoogte, die inderdaad verder weg ligt van de luchthaven, kan met name ontstaan tijdens landingspieken. Dan dient het naderend vliegverkeer, dat in groten getale uit de drie hoofdrichtingen komt, in elkaar te worden gevlochten om veilig en gesepareerd tot landing te komen, zonder vertraging. Omwille van de vliegveiligheid doet de verkeersleiding dat in het horizontale vlak (technische planningshulpmiddelen zijn internationaal in ontwikkeling maar zijn nog niet beschikbaar). Bovendien dient, ingeval van simultane naderingen op parallelle landingsbanen te worden voldaan aan specifieke internationale ICAO-standards, die onder meer grote horizontale segmenten voorschrijven.

11

Kan van het geregelde verkeer van Schiphol in 2002 (ca 198 000 landingen), voor zover vliegend boven land, het hoogteprofiel over de laatste 100 km worden weergegeven, ingedeeld in profielklassen en het aandeel van de landingen per klasse? Hierbij graag in elk geval de volgende profielklassen onderscheiden:

Vanaf 100 km afstand gemeten over het vliegpad continu dalend naar de landingsbaan (zonder ook maar een km horizontaal en dus met veel motorvermogen te vliegen), waarbij op 100 km tenminste 4 km, op 40 km tenminste 2 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen. Als A, waarbij op 100 km tenminste 2 km, op 40 km tenminste 2 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen.

Als A, waarbij op 100 km tenminste 2 km, op 40 km tenminste 1,5 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen.

Als A, waarbij op 100 km tenminste 2 km, op 40 km tenminste 1 km en op 20 km afstand tenminste 0,7 km hoog werd gevlogen.

Vanaf 100 km afstand gemeten over het vliegpad bijna continu dalend naar de landingsbaan werd gevlogen, waarbij op een hoogte tussen 1 en 2 km max. 5 km horizontaal en tussen 1 km hoogte en de landing max. 0 km horizontaal werd gevlogen en waarbij op 100 km tenminste 4 km, op 40 km tenminste 2 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen.

Als E. waarbij op een hoogte tussen 1 en 2 km max. 5 km horizontaal en tussen 1 km hoogte en de landing 0,1 á 3 km horizontaal werd gevlogen en waarbij op 100 km tenminste 4 km, op 40 km tenminste 2 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen.

Als E. waarbij op een hoogte tussen 1 en 2 km meer dan 5 km horizontaal en tussen 1 km hoogte en de landing 0,1 á 3 km horizontaal werd gevlogen en waarbij op 100 km tenminste 4 km, op 40 km tenminste 2 km en op 20 km afstand tenminste 1 km hoog werd gevlogen.

Als G. waarbij ongeacht de hoogte op 20, 40 en 100 km afstand, tussen 1 km hoogte en de landing 0,1 á 3 km horizontaal werd gevlogen.

Als H. waarbij tussen 1 km hoogte en de landing 3 á 6 km horizontaal werd gevlogen.

Als H. waarbij tussen 1 km hoogte en de landing meer dan 6 km horizontaal werd gevlogen.

Het is niet mogelijk om zonder onderzoek het hoogteprofiel over de laatste 100 kilometer weer te geven.

12

Welk aandeel van de landingen als genoemd in vraag 11 (per profielklasse en op het totaal) was een Continuous Descent Approach-landing (CDA-landing), waarbij beneden 2 kilometer hoogte het motorvermogen niet meer werd verhoogd boven «idle»?

Deze gegevens zijn mij niet bekend.

13

Welk aandeel van de landingen als genoemd onder 11 was een CDA-achtige landing, waarbij beneden 2 kilometer hoogte de landingshoek altijd minstens een graad was (geen horizontale segmenten in het daalpad), zodat het motorvermogen alleen beperkt verhoogd werd boven «idle»?

Deze gegevens zijn mij niet bekend.

14

Waarom kan overdag niet voldaan worden aan een minimumhoogte van 3000 voet op 20 kilometer afstand?

Waarom kan niet worden voldaan aan een minimum hoogte van 6000 voet op 40 kilometer voor naderingen?

In de standaard procedures die in de luchtvaartgids Nederland bekend zijn gemaakt, vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat, ligt vast welke landingsbanen op 2000 en welke op 3000 voet worden aangevlogen. Momenteel is de standaard aanvlieghoogte van de eindnadering voor de banen 18C, 22 en 36R op 3000ft gesteld voor de dagperiode. Verhoging van de standaard aanvlieghoogte van de andere hoofdlandingsbanen zal, bij de huidige technologie, ten koste gaan van de veiligheid en/of de afhandelingscapaciteit.

Overigens betekent een verhoging niet per definitie een verbetering, doordat de rechte eindnadering dan op grotere afstand wordt ingezet. Zo zal dan de eindnadering naar de Buitenveldertbaan worden ingezet boven het Gooi en die naar de Kaagbaan boven Leiden.

Gedurende de nacht, wanneer geen hoge uurcapaciteit aan de orde is, zijn andere procedures mogelijk. Het grootste deel van de vliegtuigen (de categorie «P-RNAV equipped», vliegtuigen voorzien van radioapparatuur om preciezer te navigeren) vliegt dan de in het Luchthavenverkeerbesluit voorgeschreven geluidarme nadering via zee. Een standaard aanvlieghoogte is dan niet aan de orde. Voor het resterende (niet P-RNAV equipped) verkeer geldt 's nachts een standaard aanvlieghoogte van 3000 voet.

Overdag zijn deze procedures niet mogelijk om redenen van uurcapaciteit.

Voor het antwoord op het 2e gedeelte van de vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 10.

15

Wat is de naderingshoogte voor andere grote buitenlandse vliegvelden (Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle, Malpensa, Narita, Atlanta, Los Angeles, en dergelijke)?

Op welke afstand wordt die nadering – continu dalend – ingezet?

In onderstaande tabel is van de gevraagde luchthavens de naderingshoogte voor het onderscheppen van de eindnadering naar de verschillende landingsbanen vermeld (afgerond op tientallen voeten):

Heathrow	2420 en 1850
Frankfurt	3630 en 4630
Ch. de Gaulle	2620, 2630, 3660, 3610, 2680
Malpensa	2000, 2300 en 3300
Narita	3870 en 2870 vanuit zee – 2670 en 1670 vanuit land
Atlanta	3970, 2970, 2770, 1770, 1670 en 1570
Los Angeles	2880 en 1680 vanuit zee – 1780, 3080, 3380, 4880 vanuit land – 7880 vanuit de Rocky Mountain area

Bovenstaande gegevens komen voort uit de Aeronautical Information Publications (AIP) van de diverse Staten. Deze AIP's geven de standaard procedures weer, maar de actuele werkwijze van de verkeersleiding kan daar van afwijken. Het feit echter dat aangegeven staat dat met behulp van radar wordt gevectord (het vliegen volgens door de verkeersleiding opgegeven koers) sluit nagenoeg uit dat er echte CDA's worden gevlogen. Dit feit wordt bevestigd door Boeing die ten aanzien van geluidsmaatregelen wereldwijd de luchthavens op dit onderwerp bijhoudt. Alleen Hongkong blijkt CDA toe te passen onder voorwaarde dat het verkeersaanbod dit toelaat.

Wel kan op die luchthavens voor een deel van het verkeer een CDA-achtige daling ontstaan. Overigens bleek tijdens een NLR onderzoek naar de effecten van hoger naderen, uitgevoerd op databestanden van het 4 banenstelsel, dat op Schiphol meer dan 50% van de naderingen een dalend patroon naar de eindnadering blijkt te vliegen, in plaats van horizontaal en dus een CDA-achtig karakter hebben. Dit geldt overigens niet voor parallelle naderingen, zoals die in het 5 banenstelsel veelvuldig worden toegepast.

Met de publicatie en toepassing van de speciale CDA procedure gedurende de nacht loopt Schiphol internationaal voorop uit oogpunt van terugdringen van geluidsoverlast (noise abatement).

16

Via wat voor soort route (rechte route, nagenoeg vastgelegde kromme route, kromme route naar eigen inzicht van de piloot of verkeersleiding, en dergelijke) wordt vanaf dit naderingspunt naar de landingsbaan gevlogen? In welke mate komen er bij die vliegvelden tussen dit naderingspunt en de landing horizontale segmenten in het daalpad voor? Wanneer en voor welk aandeel van het vliegverkeer wordt bij die vliegvelden volgens een echte CDA-procedure dan wel volgens een CDA-achtige procedure geland?

Zie vraag 15.

17

Welke artikelen van het luchthavenindelingsbesluit en van het luchthavenverkeerbesluit moeten veranderen – en in welke zin – om aan de motie te voldoen dan wel om aan de motie te voldoen behoudens op de optimale vliegroutes naar zee van de Kaagbaan en de Polderbaan?

Om aan de motie Stellingwerf te kunnen voldoen zouden wijzigingen moeten worden doorgevoerd in de artikelen 3.1.2 lid 1 en bijlage 1 en artikel 3.1.2 lid 3 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol.

18

De regering noemt het «niet wenselijk» om grotere minimum vlieghoogten voor te schrijven, omdat vluchten met vliegtuigen die wel voldoen aan de internationale eisen maar niet aan de «Schiphol-eisen» het gebruik van Schiphol wordt ontzegd. Kan deze veronderstelling nader worden onderbouwd?

Een van de aspecten voor de regering om de motie Stellingwerf niet voor te schrijven is het uitsluiten van vliegtuigen die wel aan internationale eisen voldoen, maar niet aan de «dan strengere Schiphol-eisen». De regering wil op dit gebied geen strengere regels opstellen dan in internationaal verband reeds wordt gedaan.

Enerzijds omdat een deel van de vliegtuigen hier niet aan kan voldoen en dan uitzonderingen nodig zijn, die weer verstorend werken op de afhandeling van het luchtverkeer van Schiphol (zoals ook bij eerdere vragen is aangegeven). Anderzijds wil de regering vliegtuigen niet uitsluiten vanwege mogelijke repercussies vanuit andere landen.

19

Is het mogelijk bij het opleggen van minimum vlieghoogten een onderverdeling te maken naar type vliegtuigen, waarbij het door de regering geschetste probleem wordt verholpen?

Het opnemen van verschillende minimum vlieghoogtes voor verschillende typen vliegtuigen is onuitvoerbaar, onveilig en volstrekt niet handhaafbaar.

20

Welke alternatieve mogelijkheden zijn er om de sector er toe te bewegen overlast te beperken door hogere vlieghoogten aan te houden? Zijn er mogelijkheden om (bijvoorbeeld financiële) prikkels te creëren?

Dergelijke prikkels stuiten op dezelfde problemen voor wat betreft veiligheid en handhaafbaarheid als bij het antwoord op vraag 19 is beschreven.

21

Kan middels een gedegen uiteenzetting worden beargumenteerd waarom «op grond van het bovenstaande niet aan de motie kan worden tegemoet gekomen»?

Per brief is reeds het volgende aan u gemeld (25 466 nr. 50): «Overdag kan niet voldaan worden aan de in de motie verwoorde minimum vlieghoogte van 3000 voet (910 m) op afstanden groter dan 20 km (zie bijlage). 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.»

Met andere woorden: het luchtruim waar alle naderende en vertrekkende vliegtuigen voor Schiphol door moeten, kan gezien worden als een bak met een onderkant en een bovenkant. Als nu deze onderkant naar boven wordt verschoven blijft er minder ruimte over om alle vliegtuigen in deze bak af te handelen. Zeker als vanuit veiligheidsoogpunt een bepaalde afstand (305 m) gehanteerd moet worden tussen de vliegtuigen.

Voor de volledigheid wijs ik u verder nog op mijn brief van 3 juli 2003 (kamerstuk 25 466, nr. 50) naar aanleiding van het Algemeen Overleg over de Motie Stellingwerf.