

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Bijlage 3 behorende bij briefnr.  
DGL/02.450175

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
18 april 2002	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGL/02.450113	
Onderwerp	
Toezeggingen bij wetsvoorstel Schiphol 2003.	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u mijn reactie toekomen op toezeggingen die ik tijdens de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake inrichting en het gebruik van Schiphol gedaan heb op 8 en 17 oktober 2001. Onderstaande toezeggingen zijn overgenomen uit het overzicht dat mij onlangs via de griffie van de Vaste Commissie heeft bereikt.

1. In amendement 49 stelt het lid Van Walsem (D66) voor om op een andere manier de (gelijkwaardige) normen voor geluidoverlast te berekenen. In het overleg van 8 oktober zegt de minister een brief toe, waarin zij motiveert waarom wat van Walsem wil niet kan. Op 17 oktober zegt ze toe het NLR te laten berekenen of wat van Walsem wil kan. Als het kan, zegt ze toe de wet hierop te willen aanpassen. Van Walsem verklaart bij de stemmingen expliciet dat hij ervan uitgaat dat deze berekening alsnog wordt uitgevoerd.

Op 17 oktober 2001 is door mij geantwoord op de vraag van de heer Van Walsem zoals toegezegd in het overleg van 8 oktober (kenmerk brief: DGL/01.450348). In het plenair debat van 17 oktober geeft de heer Van Walsem aan de door hem voorgestane berekeningswijze naast de door mij gehanteerde methode te willen leggen. Dit zou voor hem de doorslag geven voor of tegen de ontwerp-Luchtvaartwet te stemmen. Ik heb hem daarop voorgesteld zijn berekeningswijze ook uit te willen voeren en de uitkomsten daarvan, die een paar maanden later te verwachten zijn, op zijn merites te bezien mits de heer Van Walsem hierop vooruitlopend voor het wetsvoorstel stemt. Mochten de uitkomsten de heer Van Walsem in het gelijk stellen zeg ik toe een procedure te zullen starten om de wet te wijzigen. De heer Van Walsem heeft tegen het wetsvoorstel gestemd. Hiermee is mijn eerder gedane voorstel komen te vervallen het-

Postadres postbus 20901, 2509 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6 Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax (070) 351 7895

geen tijdens de wetsbehandeling reeds is medegedeeld. Het amendement van de heer Van Walsem is niet aangenomen.

Overigens is in het MER wel onderzoek gedaan dat betrekking heeft op de door de heer van Walsem aangesneden kwestie. Het NLR heeft de mogelijkheden van volumegroei bij gebruik van Ke en Lden dosismaten onderzocht als wordt uitgegaan van een luidruchtige danwel een stillere luchtvloot. Uit dit onderzoek blijkt dat effecten van de overgang van Ke naar Lden op de groeimogelijkheden zich niet zullen voordoen. Qua groeipotentie maakt het nauwelijks uit of een overgangsscenario is gebaseerd op een luidruchtiger of stillere vloot. Het onderzoek is opgenomen in de bijlage Geluid (deel 2) van het MER Schiphol 2003.

2. Op 8 oktober zegt de minister toe na te gaan of het mogelijk is met andere Europese landen af te spreken in ICAO-verband afspraken te maken om milieuprikkels in te voeren in het systeem van slotcoördinatie.

De huidige voorstellen van de Europese Commissie inzake de regels voor slotcoördinatie maken het mogelijk om uit oogpunt van efficiency bepaalde categorieën van vliegtuigen te stimuleren of te ontmoedigen op een luchthaven. Deze regels kunnen ook een positief effect hebben op de mogelijkheden van de sector om de milieubelasting in de hand te houden. De voorstellen behoeven nog goedkeuring in de Transportraad. Los van de regels inzake slotcoördinatie zal in de Transportraad van maart 2002 een voorstel van de Commissie worden besproken inzake een Richtlijn voor geluid gerelateerde operationele restricties. Dit voorstel biedt mogelijkheden om in aanvulling op de uitfasering van de "Hoofdstuk 2 geluid gecertificeerde" vliegtuigen op een luchthaven en onder zekere condities ook lawaaiige "Hoofdstuk 3 geluid gecertificeerde" vliegtuigen uit te faseren. In ICAO-verband is afgesproken dat de geluidsproblemen rond luchthavens aangepakt moeten worden via een pakket van maatregelen, waaronder operationele beperkingen. De Europese ontwikkelingen zijn consistent met de afspraken in ICAO-verband.

3. Op 8 oktober kondigt de minister aan met een evaluatiebepaling te zullen komen ten aanzien van het proces van handhaving van de luchtvaartwet door de IVW.

In het wetsvoorstel is in navolging van deze toezegging Artikel XV opgenomen die de evaluatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat betreft. Hierin is geregeld dat door de minister van Verkeer en Waterstaat voor 1 januari 2008 een verslag over de doeltreffendheid van de handhaving door de Inspectie aan de Staten-Generaal wordt gezonden.

4. Op 8 oktober zegt de minister toe dat de besluiten krachtens de Schipholwet AMvB's zullen worden met een zware voorhangprocedure.

In het wetsvoorstel is in navolging van deze toezegging het wetsvoorstel aangepast. In de artikelen 8.4 en 8.15 is geregeld dat het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit bij algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld. In de artikelen 8.13 en 8.24 is de voorhangprocedure geregeld.

5. Op 8 oktober zegt de minister toe met een nota van wijziging te komen in het kader van het groepsrisico met betrekking tot het causaal model.

In het wetsvoorstel is in navolging van deze toezegging artikel XVI opgenomen aangaande de implementatie van een veiligheidsmodel. In het artikel is opgenomen dat de minister van Verkeer en Waterstaat de implementatie van een statistisch-causaal model met betrekking tot de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer bevordert. Dit model dient mede als grondslag voor de implementatie van een maat voor het bepalen van groepsrisico. Daarenboven is in de overgangsbepaling externe veiligheid, artikel XI, bij amendement een lid toegevoegd waarin geregeld is dat de risico's, als berekend met het nieuwe model niet groter mogen zijn dan de met dit model herberekende risico 1990.

6. Bij de ontheffingsverlening door de inspectie VenW moet duidelijk worden dat zowel de minister van VROM als van VenW beleidsmatig verantwoordelijk zijn. De minister van VenW mag alleen tot een ontheffing besluiten als de minister van VROM het ermee eens is.

In het wetsvoorstel is de ontheffingsverlening overeenkomstig deze uitspraak aangepast. Waar eerst de bevoegdheid tot het verlenen van een ontheffing bij de inspecteur-generaal lag, is nu in artikel 8.23 geregeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, ontheffing kunnen verlenen in bepaalde gevallen.

7. Op 17 oktober is toegezegd dat er een extra handhavingspunt achter de Oostbaan komt (amendement nr. 59).

In het ontwerp-luchthavenverkeerbesluit is in navolging van deze toezegging voor het etmaal een handhavingspunt toegevoegd dat in het verlengde van de Oostbaan ligt. Aangezien de Oostbaan 's nachts gesloten is, is geen handhavingspunt voor de nacht toegevoegd.

8. Op 17 oktober zegt de minister toe dat schriftelijk zal worden aangegeven welke aanbevelingen van de commissie In 't Veld zich lenen voor opname in het eerste LVB.

Het eindrapport van de commissie In 't Veld (Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu, 27 januari 1998) is geschreven met als uitgangspunt het vigerende normenstelsel voor het banenstelsel S4S2 en een groot deel van de in het eindrapport geopperde voorstellen is reeds verwerkt in het nieuwe normenstelsel voor het vijfbanenstelsel zoals opgenomen in het wetsvoorstel en de daarop gebaseerde besluiten: het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit. In onderstaande tekst worden de daarin aanbevolen maatregelen stuk voor stuk behandeld.

*Optimaliseren van de zone**Hieronder worden de volgende wijzigingen verstaan*

1. *Wijzigen van het handhavingvoorschrift met als resultaat dat op de absurde punten opgehouden wordt met meten en*
2. *Wijziging van de Aanwijzing, die de geluidszones realistischer en doorzichtiger maken, zodat prikkels ontstaan om milieuwinst te boeken*

In het nieuwe stelsel is er niet langer sprake van een geluidszone maar wordt de verdeling van de geluidbelasting begrensd door handhavingpunten. Deze handhavingpunten staan in woongebieden en niet meer op "absurde punten". In combinatie met het totale volume van de geluidbelasting (TVG) en de regels voor het gebruik van het banenstelsel en het luchtruim biedt het nieuwe stelsel een meer dan gelijkwaardige bescherming ten opzichte van de geluidszone in de PKB.

Het nieuwe normenstelsel kent een heldere verdeling van verantwoordelijkheden. De overheid stelt duidelijke randvoorwaarden aan de luchtvaart: de grenswaarden en regels. De sector is ervoor verantwoordelijk daarbinnen te blijven en de geboden ruimte zo optimaal te benutten.

De grenzen zijn vastgesteld op basis van het door de luchtvaartsector verwachte toekomstige gebruik van de luchthaven. Daarmee is optimaal rekening gehouden met het door de sector verwachte verdeling van de geluidbelasting (en dus met de vorm van de geluidszone). Groei van de luchtvaart is mogelijk naarmate de sector er in slaagt stiller, veiliger en schoner te vliegen. Concluderend kan gesteld worden dat aan deze voorstellen van de commissie is voldaan in het nieuwe stelsel.

*Tariefmaatregelen en Toewijzing van de vliegcapaciteit*

*Volgens de commissie zouden tarieven in hoge mate de incentive structuren van de luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigfabrikanten bepalen. Vanuit dat oogpunt bepleit de commissie een nog meer gestructureerde aanpak van tariefstelling, mede in samenhang met de wijze waarop de slotcoördinatie zal worden vormgegeven. De systematiek waardoor het luchtruim in tijd en plaats rond Schiphol wordt toegewezen aan luchtvaartmaatschappijen, is vanaf 1998 een slotallocatiesysteem. De slotallocatie verdeelt op basis van aanvragen binnen de begrenzing van "declared capacity" rechten tot landen over luchtvaartmaatschappijen. Deze toewijzingen kennen geen geluidsdimensie. Het zou nuttig zijn dit wel in te voeren aangezien dit een prikkel zou zijn voor de maatschappijen.*

In het nieuwe stelsel stelt de overheid randvoorwaarden aan effecten van de luchtvaart. Binnen deze randvoorwaarden is de sector vrij te opereren. Of de sector stiller vliegen wil stimuleren middels tariefdifferentiatie is geheel voor de verantwoordelijkheid van de sector. Internationaal wordt er aan bronbeleid gewerkt. Zo zijn in de Europese Unie beperkingen met betrekking tot vliegtuiggeluid. Lawaaiige vliegtuigen, de hoofdstuk 2 vliegtuigen, worden vanaf april 2002 geweerd van de Europese luchthavens. Het systeem van toewijzing van de slots door de onafhankelijke slotcoördinator verandert niet ten gevolge van het wetsvoorstel. Dit systeem is geregeld in een Europese verordening. Zoals onder punt 2 van deze notitie is aangegeven liggen er voorstellen van de Europese Commissie inzake de regels voor slotcoördinatie die het mogelijk maken om bepaalde categorieën van vliegtuigen te stimuleren of te ontmoedigen op een luchthaven.

*Structuur luchtruim*

*Vliegtuigen op weg naar Schiphol kunnen nu veelal geen optimale vliegroutes kiezen, omdat de optimale wachtruimte niet beschikbaar is. Daardoor vliegen vliegtuigen lawaaiiger aan dan strikt noodzakelijk is. Dit komt doordat een groot deel van het luchtruim is geblokkeerd vanwege de reservering voor militaire doeleinden. Dit deel van het luchtruim is echter wel buitengewoon leeg.*

Deze aanbeveling van de commissie doelt op de uitbreiding van de Schiphol TMA-3 (naderingsluchtverkeersleidingsgebied) in zuidoostelijke richting. Deze uitbreiding is noodzakelijk om de toegestane groei op Schiphol te accommoderen en het verkeer op Schiphol op een verantwoorde manier door LVNL te laten afhandelen. Uitbreiding van de Schiphol TMA moet plaats vinden door toevoeging van militair luchtverkeersleidingsgebied (ter hoogte van Soesterberg) aan burgerluchtverkeersleidingsgebied. In verband hiermee zal de Regeling luchtverkeersdienstverlening worden gewijzigd, onder verantwoordelijkheid van de Luchtverkeerscommissie (LVC). Naar verwachting zal de wijziging nog dit jaar plaats vinden.

*Taak en bevoegdhedenverdeling*

*De commissie constateert dat er onhelderheden in de taakverdeling zijn tussen met name de Luchthaven Schiphol, de RLD (nu DGL) en de LVB (nu LVNL). Om deze onhelderheden weg te nemen, is voorgesteld om de taken, bevoegdheden en positie van de luchthaven te herijken en als gevolg daarvan ook de positionering van de RLD en LVB herzien.*

In het nieuwe normenstelsel is een heldere scheiding aangebracht in de verantwoordelijkheden van deze verschillende onderdelen. In het nieuwe stelsel stelt de overheid niet meer een gebruiksplan voor de luchthaven vast, maar stelt zij grenswaarden waarbinnen de sector vrij is om de luchthaven te exploiteren. Als de grenswaarden echter worden overschreden zal de overheid ingrijpen door het stellen van maatregelen die de vrije ruimte van de sectorgenoten voor de toekomst beperken zolang dat nodig is. In de overheidsorganisatie is een scheiding aangebracht tussen beleid en handhaving. Dit laatste aspect is ondergebracht bij de nieuwe Inspectie Verkeer en Waterstaat.

*Onafhankelijk toezicht*

*Ten tijde van het eindrapport zijn er volgens de commissie onvolkomenheden met betrekking tot de toezichthouding op alle aspecten van het milieu, te weten geluid, externe veiligheid en emissies. De toezichthouder zou onafhankelijk moeten zijn en ook de betrouwbaarheid van onafhankelijkheid nodig hebben om gezag te vestigen. Onder volledig toezicht houden wordt verstaan informatieverzameling, oordeelsvorming, en interventie/sanctionering.*

Juist ten behoeve van dit onafhankelijk toezicht is in 2000 binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat een reorganisatie doorgevoerd met betrekking tot de luchtvaart. De beleidsmatige aspecten van de regelgeving zijn ondergebracht bij het Directoraat Generaal Luchtvaart. Er is een Handhavingsdienst Luchtvaart opgericht die is ondergebracht bij de nieuwe Inspectie Verkeer en Waterstaat. De inspectie is een zelfstandig onderdeel dat direct onder de minister valt, zij is niet ondergeschikt aan het Directoraat Generaal Luchtvaart.

*Heroverweging normering & regelgeving inzake geluidsoverlast vliegtuigen*

*De drie volgende juridische systemen werken suboptimaal op elkaar in wat luchtvaart betreft:*

1. *Luchtvaartwegen inclusief internationale verdragen*
2. *Ruimtelijke Ordeningswetgeving*
3. *Milieuwetgeving*

*Aanpassing van de juridische systematiek is nodig. Het resultaat dient een nieuw wettelijk kader te zijn dat zo is ingericht dat het de wenselijke dynamiek ter verbetering van het milieu mogelijk maakt.*

Met de voorgestelde wijziging van hoofdstuk 8 in de Luchtvaartwet en het daarop gebaseerde luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeerbesluit zijn de drie bovengenoemde punten zodanig opgenomen dat er een optimale wisselwerking is. In het luchthavenindelingbesluit worden de beperkingen aan het ruimtegebruik vastgelegd, zoals bijvoorbeeld sloopzones, hoogtebeperkingen en een zone waar een nieuwbouwverbod voor woningen geldt. Voor de milieuaspecten, geluid en luchtverontreiniging, en de externe veiligheidsrisico's zijn grenzen vastgelegd in het luchthavenverkeerbesluit waarbinnen de sector moet opereren. De beperkingen aan het ruimtegebruik in het luchthavenindelingbesluit zijn afgestemd met de grenzen in het luchthavenverkeerbesluit. De handhaving leidt ertoe dat de milieueffecten en risico's buiten de gebieden waar beperkingen aan het gebruik gelden de belasting een bepaald vastgesteld niveau niet overschrijden. Daarmee is de wetgeving op het ruimtelijke ordeningsvlak en het milieu- en veiligheidsvlak optimaal afgestemd. Voorzover de regels in het luchthavenverkeerbesluit daarop betrekking hebben (m.n. de ligging van de luchtverkeerwegen) sluiten deze aan op de internationale luchtwegen.

*Handhaven op basis van werkelijke geluidmetingen*

*De commissie adviseert dat er voor de handhaving van de geluidsgrenzen van Schiphol een geluidsmetsysteem geïnstalleerd dient te worden. Hiervoor moet een meetvoorschrift worden opgesteld. Bij dit nieuwe meetsysteem wordt dan ook de drempelwaarde van 65 dB(A) ter discussie gesteld. Ook dient de meteo-marge nader gespecificeerd te worden.*

Het nieuwe normenstelsel is zodanig vormgegeven dat kan worden overgegaan van het berekenen van de geluidbelasting naar meten, danwel een combinatie van berekenen en meten. Het is de bedoeling om deze overgang in 2005 te bewerkstelligen. Voor de overgang is een traject in gang gezet waarbij de onafhankelijke commissie deskundigen vliegtuiggeluid adviseert over de wijze waarop metingen in het handhavingssysteem kunnen worden ingezet, op welke locaties meetstations kunnen worden ingericht en hoe een gelijkwaardige overgang van berekenen naar meten kan worden bewerkstelligd.

Een belangrijk verschil tussen het nieuwe stelsel en het PKB-stelsel zijn de nieuwe geluidbelastingindicatoren:  $L_{den}$  in plaats van  $K_e$  en  $L_{night}$  in plaats van  $L_{Aeq}$ . Met deze nieuwe indicatoren wordt geanticipeerd op het van kracht worden van een Europese richtlijn voor de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Een verschil tussen  $K_e$  en  $L_{den}$  is dat de  $K_e$  een drempelwaarde kent, de zogenaamde afkapwaarde waardoor bij de berekening de geluidbelasting waarden van minder dan 65 dB(A) niet worden meegenomen. De  $L_{den}$  kent een dergelijke drempelwaarde niet.

De meteotoeslag zoals die bij de geluidzone wordt toegepast is ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarde in de handhavingpunten. Deze toeslag is zo gekozen dat niet vaker dan één keer per vijf jaar een grenswaarde van de geluidbelasting wordt over-

schreden ten gevolge van de invloed van het weer op baan- en routegebruik. Op basis van onderzoek is gebleken dat de daarvoor gehanteerde toeslag geen aanpassing behoeft. Bovendien kent het nieuwe stelsel een voorziening voor buitengewone weersomstandigheden.

*Mogelijkheden en ontwikkeling van vliegtechnische maatregelen*

*Technische operationele maatregelen Schiphol (TOMS) voor het vliegverkeer zouden een grote reductie van de vliegbelasting kunnen opleveren.*

*Op korte termijn zouden dat de volgende maatregelen kunnen zijn:*

- *reduced flap approach*
- *grotere begin-naderingshoogte*
- *steilere daalhoek*

*Op de lange termijn zijn mogelijk:*

- *optimalisering Continuous Descent Approach*
- *onderzoek effect IATA-startprocedure*
- *onderbouwing handhaving veiligheid*

*Op nog langere termijn bestaan nog meer mogelijkheden. Er zou gestart moeten worden met een onderzoeks- en investeringsprogramma voor technisch operationele maatregelen voor de langere termijn. De waarde van de resultaten is voor Schiphol van het grootste belang, ook en met name als besloten zou worden tot de bouw van een nieuwe luchthaven.*

Zoals reeds eerder is aangegeven is het nieuwe normenstelsel zo ingericht dat de overheid randvoorwaarden stelt aan de effecten van de luchtvaart. De wijze waarop de sector binnen deze grenzen opereert is voor de verantwoordelijkheid van de sector. In lijn daarmee is het dan ook aan de sector om onderzoek te doen naar de mogelijkheden van technische vernieuwingen, die er voor kunnen zorgen dat er meer vliegtuigbewegingen passen binnen de door de overheid vastgestelde grenzen.

*Herconfiguratie Schiphol*

*In plaats van het aanleggen van de 5P baan zou de voorkeur van de commissie uitgaan naar de 5GG baan aangezien de Aalsmeerbaan dan kan vervallen en de Buitenveldertbaan nog slechts enkele dagen per jaar dienst hoeft te doen als stormbaan. De commissie voorziet vervolgens op zeer afzienbare termijn, ongeveer 12-15 jaar, de noodzaak van de realisatie van een luchthaven in zee, dan wel een overflow op de Maasvlakte indien niet wordt gekozen voor een volledige herconfiguratie van Schiphol.*

In de PKB Schiphol en omgeving zijn genoemde banenstelsels (5P en 5GG) uitvoerig onderzocht en is gekozen voor het 5P-stelsel. Deze keuze is voor het wetsvoorstel en het luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeerbesluit een vast gegeven. Voor de middellange en lange termijn zijn de nodige onderzoeken verricht die vooralsnog tot de conclusie hebben geleid dat voor de middellange termijn een beperkte herconfiguratie van Schiphol de meest reële optie lijkt. Voor de lange termijn wordt verder onderzoek verricht naar een luchthaven in zee. Een en ander is verwoord in de nota Toekomst van de nationale luchthaven van december 1999.

*Motie 40 van het lid Stellingwerf*

*In deze motie wordt uitgegaan van de volgende feiten:*

- *bij een hoge aanvliegroete naar schiphol zal de geluidsoverlast substantieel kunnen worden teruggedrongen;*

- *op dit moment wordt Schiphol vaak nodeloos laag wordt aangevlogen, mede gelet op de hoogte waarop veel grote Europese en Amerikaanse vliegvelden worden genaderd;*
- *door het verdwijnen van het luchtverkeergebied in Soesterberg zal in dat gebied veel overlast ontstaan*

*Op basis van deze feiten wordt verzocht om 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 afstand 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.

In het luchthavenverkeerbesluit zijn in bijlage 1 en artikel 3.1.2 de volgende minimum vlieghoogten opgenomen voor vertrekkende straalvliegtuigen voor het gehele etmaal:

- 1500 ft (460 m) op grens Controlzone.
- 6000 ft (1830 m) op grens TMA.

Voor aankomende straalvliegtuigen:

- buiten grens TMA hele etmaal: 7000 ft (2130 m)

Van grens TMA tot begin eindnadering:

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

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

In het antwoord op de verworpen motie 27603 nr 46 is terecht gesteld dat er vanwege internationale bepalingen geen strengere minimum vlieghoogten worden voorgeschreven, maar dat voor vertrekkend verkeer de werkelijk gevlogen hoogten veel groter zijn dan het luchtverkeerbesluit als minimum voorschrift heeft. Dit geldt overigens niet voor het aankomend verkeer dat in de praktijk wel dicht in de buurt van de minimum vlieghoogten van het besluit vliegt.

Motie 40 bevat ook het verzoek tot het verdwijnen van het luchtverkeergebied boven Soesterberg, omdat in dat gebied veel overlast zou ontstaan. Dit staat haaks op het voorstel uit het rapport In 't Veld dat het beperkende gebied van defensie weer wordt opgeheven en gebruikt mag worden door burgerluchtvaart. De huidige Schiphol TMA's strekken zich, behalve in zuidoostelijke richting, overal uit tot ca. 30 zeemijl rondom Schiphol. De banenstructuur dwingt Schiphol in verband met de verhouding capaciteit en veiligheid tot een rondom luchtruimgebruik. De "hap" eruit zoals bij Soesterberg is dus ongewenst. Het overdragen van dit gebied van defensie naar de LVNL is dan ook wenselijk. Het geplande overdrachtgebied zal te maken krijgen met meer overvliegend burgerluchtvaart dan nu het geval is. Er is echter geen sprake van een excessieve toe-



name van het aantal bewegingen. Uit de geluidbelastingberekeningen blijkt dat het betreffende gebied niet binnen de 20 Ke-contour komt te liggen.

*Motie 39 van het lid Van Gijzel*

*De heer van Gijzel verzoekt middels deze motie de regering om in overleg met de sector tot een resultaatsverplichting te komen met als doel het op zo kort mogelijke termijn implementeren van de in de MMA aangegeven milieuverbeterende maatregelen, conform de aanbeveling van de Rijksplanologische Commissie.*

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

Zoals gezegd is het aan de sector hoe ze binnen de gestelde randvoorwaarden opereert en of ze genoemde maatregelen wil inzetten. In het luchthavenverkeerbesluit zijn regels vastgelegd voor de naderingshoogte (zie voorgaande punt).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

T. Netelenbos