

MEMORIE VAN ANTWOORD

(Ingezonden 12 mei 1971.)

Nr. 5

(De vroegere stukken zijn gedrukt in de zittingen 1969-1970 en 1970-1971.)

Het verheugt de ondergetekenden, dat de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat de voorgestelde wetswijziging in ruime kring gunstig heeft ontvangen.

Naar aanleiding van de van meerdere zijden in de commissie naar voren gebrachte mening, dat het wel wat lang had geduurd voordat het voorstel werd ingediend, mogen de ondergetekenden opmerken, dat het interdepartementale overleg en de voorbereiding van de uitvoeringsregelingen meer tijd hebben gevegd dan zij gehoopt hadden.

Het voorlopig verslag constateert, dat het wetsvoorstel op zich zelf van ondergeschikte betekenis is, gezien – of beter: gehoord – het onderwerp. Zoals reeds in de memorie van toelichting is medegedeeld, hebben de ondergetekenden in deze gemeend het eindrapport van de Adviescommissie Geluidshinder door vliegtuigen (commissie-Kosten) te moeten volgen. In dit rapport wordt geadviseerd om in afwachting van meer omvangrijke voorstellen een beperkt voorstel in te dienen ten einde zo spoedig mogelijk de mogelijkheid te openen technische voorschriften in te voeren.

Ten einde tegemoet te komen aan de behoefte aan nadere toelichting over de te nemen maatregelen en het door meerdere leden gevraagde inzicht te geven in de wijze, waarop de thans voorgestelde aanvullingen zullen worden uitgewerkt, worden als bijlagen I en II bij deze memorie van antwoord gevoegd de ontwerpen voor een tweetal besluiten tot wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.) en het Luchtverkeersreglement (L.V.R.). Of deze maatregelen nog in de huidige regeringsperiode kunnen worden genomen, hangt af van de gang van zaken betreffende het onderhavige wetsontwerp.

Een overzicht van internationale maatregelen ter bestrijding van geluidshinder door vliegtuigen, hetwelk blijkens het voorlopig verslag node wordt gemist, kan niet worden gegeven aangezien dergelijke maatregelen ontbreken. De instantie, op wier weg het ligt dergelijke maatregelen tot stand te brengen, de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (I.C.A.O.), beraadt zich wel over maatstaven en aanbevolen werkwijzen, doch de concretisering hiervan laat nog op zich wachten.

Voor de voorgenomen wijzigingen in de uitvoeringsregelingen, waarvan zeer vele leden de tekst vragen, moge worden verwezen naar de bovengenoemde bijlagen bij deze memorie.

De Stichting Geluidshinder zal indien zij dat wenst ongetwijfeld in de gelegenheid worden gesteld haar opvattingen aan de bedoelde interdepartementale commissie voor te leggen.

De instelling van een raamwet, waarin successievelijk alle maatregelen tegen lawaai kunnen worden ondergebracht, is een gedachte die de ondergetekenden niet bij voorbaat willen verwerpen, maar waarvoor zij de tijd in ieder geval niet rijp achten.

Vele leden vroegen zich af waarom de basis van de artikelen 25 en 27 te smal zou zijn voor optreden tegen geluidshinder. De Luchtvaartwet, aldus deze leden, is toch te beschouwen als een soort *lex specialis* op de Hinderwet voor wat betreft luchtvaartterreinen. De aanwijzing van een luchtvaarterrein zien deze leden als in de plaats tredende van een hinderwetsvergunning met voorwaarden. Genoemde leden schrijven evenwel de Luchtvaartwet een geheel ander punt van uitgang toe dan daaraan ten grondslag ligt.

Artikel 25 e.v. van de Luchtvaartwet hebben de verzekering van de veiligheid van de luchtvaart ten doel. Daarbij heeft niet de bedoeling voorgezeten de geluidshinder door vliegtuigen binnen de perken te houden. De geluidshinder vormde toen nog geen ernstig probleem. Het is dan ook geenszins zo, dat de bepalingen over luchtvaarterreinen in de Luchtvaartwet als een soort *lex specialis* van de Hinderwet moeten worden gezien.

Op grond van artikel 25, lid 1, zo stellen deze leden verder, kan de eerste ondergetekende immers de exploitatie van een luchtvaarterrein beperken tot bepaalde soorten luchtvaartuigen en bepaalde vormen van luchtvaart, terwijl op grond van het tweede lid aan de aanwijzing tot luchtvaarterrein voorwaarden kunnen worden verbonden. Artikel 27 ten slotte geeft de eerste ondergetekende de bevoegdheid een aanwijzing te wijzigen of in te trekken, waardoor de exploitatie van luchtvaarterreinen aan regels kan worden gebonden en zelfs kan worden stopgezet. Deze mogelijkheden, aldus genoemde leden, vertonen gelijkenis met die uit de Hinderwet.

Naar aanleiding van deze beschouwingen wijzen de ondergetekenden op het grote verschil in uitgangspunt tussen de Hinderwet en de Luchtvaartwet. De Hinderwet heeft primair een restrictief doel de voorkoming van hinder door bepaalde inrichtingen aan derden. De Luchtvaartwet daarentegen wil voornamelijk de luchtvaart bevorderen. De daarin voorkomende beperkingen hebben vooral het oog op de veiligheid van de luchtvaart. Artikel 25 van de Luchtvaartwet gaat uit van de behoefte, die er op een bepaalde plaats voor een bepaald soort luchtvaart bestaat. Het zijn deze behoefte en de eisen van veiligheid, die de grenzen van de aanwijzingsbeschikking bepalen. Om een juiste afweging te kunnen verkrijgen tussen een aanvaardbaar leefmilieu en de belangen van de luchtvaart is een genuanceerder stelsel van maatregelen vereist dan het geheel of gedeeltelijk sluiten van luchtvaarterreinen. Er zullen bepaalde zones voor de luchtvaart, die nu eenmaal niet uitgebannen kan worden uit de huidige samenleving, moeten worden gereserveerd. Zoals in de memorie van toelichting reeds werd aangegeven, ontbreekt het in de huidige luchtvaartwetgeving aan een structuur en normen, waarbinnen zulks kan worden gerealiseerd.

Dezelfde leden vragen voorts waarom de eerste ondergetekende aan de exploitante van het nieuwe Schiphol nimmer voorwaarden tot beperking van het lawaai door proefdraaien op haar technisch areaal heeft opgelegd. Zulks is echter wel geschied, zij het indirect, op grond van artikel 132 van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.). De nadere maatregelen, die de exploitant in opdracht van de eerste ondergetekende krachtens dit artikel heeft getroffen, bevatten ook bepalingen over het proefdraaien. Indien het onderhavige wetsvoorstel zijn beslag krijgt, zal, zoals uit de bijlage bij deze memorie blijkt, de eerste ondergetekende rechtstreeks voorschriften kunnen geven op grond van een gewijzigd artikel 132 Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.). Aan overtreding van zodanige voorschriften, zullen strafsancities zijn verbonden.

De aanvulling van artikel 2 van de Luchtvaartwet met een lid e, waarin het begrip luchtwaardigheid mede afhankelijk wordt gesteld van het door het luchtvaartuig veroorzaakte geluid, achten vele leden een verbetering, maar een die zonder nadere bepalingen betreffende bestaande vliegtuigen slechts op lange termijn zijn invloed zal kunnen doen gelden.

De ondergetekenden hebben deze omstandigheid onder de ogen gezien. Het ligt dan ook in het voornemen om in de overgangsbepalingen, die met betrekking tot de invoering van de aan luchtvaartuigen inzake het geluid te stellen eisen zullen worden opgesteld, ook bepalingen op te nemen, die het mogelijk maken eisen aan bestaande vliegtuigen te stellen.

De bovengenoemde leden specificeren hun bezwaren verder door te stellen, dat het wel tien tot twintig jaar kan duren voor de huidige generatie vliegtuigmotoren is verdwenen en vragen of het in het kader van de voorgenomen wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart niet mogelijk is om niet slechts van nieuwe, maar ook van bestaande vliegtuigen te eisen, dat de geluidshinder van de motoren wordt aangepast aan de stand van de techniek.

In antwoord hierop dient te worden medegedeeld, dat de mogelijkheid bovenbedoelde eisen aan bestaande vliegtuigen te stellen in de eerste plaats afhankelijk is van wat technisch kan worden doorgevoerd. Nederland is hierbij in sterke mate afhankelijk van het buitenland en wel in hoofdzaak van de Verenigde Staten van Amerika. In de Verenigde Staten van Amerika worden sinds september 1966 daartoe studies en onderzoeken op dit gebied verricht. Deze studies en onderzoeken zijn er op gericht om de geluidshinder te verminderen van vliegtuigen, die zijn uitgerust met motoren van de typen Pratt en Whitney JT3D en JT8D. Uitgerust met deze motoren zijn o.m. de Boeing 707, Douglas DC-8 en DC-9 vliegtuigen. Het gaat hierbij niet om geheel andere meer „geluidsarme” motoren, maar om nieuwe motorgondels, waarin de motoren zijn ondergebracht. Deze gondels worden voorzien van geluiddempende materialen, welke het compressorgeluid, dat in de landing hoger is dan het uitlaatgeluid, moeten dempen. Een dergelijke oplossing is niet mogelijk bij de allereerste generatie straalvliegtuigen, waarvan de K.L.M. er nog enkele heeft. De bovengenoemde voorzieningen zijn overigens uitermate kostbaar. Gedacht moet worden in de grootte van \$ 1 000 000 per vliegtuig. Daarbij komen dan nog de verhoogde exploitatiekosten in verband met vermindering van prestaties.

Internationaal overleg over deze zaak vindt plaats in het kader van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (I.C.A.O.). Nederland neemt hierin een werkzaam aandeel. Voor een effectieve bestrijding van de geluidshinder door vliegtuigen zijn internationale regelingen noodzakelijk. Een uitsluitend nationale aanpak zou slechts een zeer beperkt effect sorteren. Ter illustratie hiervan moge dienen, dat op de luchthaven Schiphol het verkeer van Nederlandse vliegtuigen minder dan de helft van het totaal bedraagt. Daarbij komt nog, dat bij een zuiver nationale aanpak de concurrentiepositie van de nationale luchtvaartmaatschappijen wordt aangetast.

Dat verouderde, voor charters gebruikte toestellen de rust zouden blijven verstoren, behoeft niet te worden gevreesd.

De voorgestelde, als bijlage bij deze memorie gevoegde, wijziging van artikel 11 van het Luchtverkeersreglement opent de mogelijkheid regelen ten aanzien van de vluchtuitvoering te stellen ter beperking van de geluidshinder. Het is zeker mogelijk om op grond van dit voorschrift het opstijgen en landen van bijzonder lawaaiige vliegtuigen op bepaalde tijden te verbieden of aan andere beperkingen te onderwerpen.

De voorschriften, welke op grond van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.) zullen worden gegeven ten aanzien van de geluidshinder door stationair proefdraaien, zullen afhankelijk zijn van de plaatselijke omstandigheden. Hierbij wordt behalve aan beperkingen in de zin van verboden gedurende bepaalde tijden en ten aanzien van het te gebruiken vermogen ook gedacht aan eisen met betrekking tot het aanbrengen van akoestische voorzieningen.

Wat betreft de verhouding tussen de veiligheid van het luchtverkeer en de bestrijding van de geluidshinder, waarop verschillende leden een dieper ingaan op prijs zouden stellen, zij vooropgesteld dat, zoals boven reeds gezegd is, in de luchtvaartwetgeving tot nu toe uitsluitend de veiligheid van de luchtvaart voorop heeft gestaan.

De ondergetekenden stellen er prijs op te verklaren, dat zij van oordeel zijn dat dit ook in de toekomst het geval dient te zijn. De kentering, waarvan de onderhavige voorstellen de opening zijn en waarbij het aspect van de geluidshinder mede in de overwegingen wordt betrokken, betekent geenszins, dat de veiligheid van zijn eerste plaats wordt gestoten. Bij het treffen van maatregelen in verband met geluidshinder wordt steeds uitgegaan van de veiligheid van het luchtverkeer en wordt erop toegezien, dat een mogelijke aantasting van de veiligheid door bijzondere voorwaarden wordt voorkomen.

Aangaande de bedoelingen van de ondergetekenden met het supersoon vliegen zij verwezen naar de als bijlage bij deze memorie gevoegde wijziging van artikel 11 van het Luchtverkeersreglement. In overeenstemming met de adviezen van de reeds eerder genoemde commissie-Kosten zal krachtens deze wijziging het supersoon vliegen met burgerluchtvaartuigen boven

Nederland verboden zijn, met dien verstande, dat ontheffing van dit verbod onder nader te stellen voorwaarden kan worden verleend. Omtrent de invloed van de vormgeving van het vliegtuig op de geluidshinder bij supersoon vliegen zijn en worden in die landen, waar supersonische verkeersvliegtuigen in ontwikkeling zijn, onderzoeken verricht. De onzekerheid, dat zulks tot een aanvaardbaar resultaat zal leiden, is evenwel nog dusdanig groot, dat, gelet op de grote overlast, die supersoon vliegen kan veroorzaken, een verbod voor de bescherming van de bevolking in het dichtbevolkte Nederland noodzakelijk is. Nederland staat hier overigens niet alleen. Via een systeem van ontheffingen zal het supersoon vliegen onder bepaalde voorwaarden kunnen worden toegelaten, waarbij zal dienen te worden aangetoond, dat de hinder in de gegeven gevallen een aanvaardbaar niveau niet overschrijdt. Daarbij spelen gewicht, afmetingen en vorm van het vliegtuig alsook hoogte, temperatuur en weersomstandigheden een rol. De bewijslast zal rusten op degenen die supersoon wenst te vliegen.

De bovengenoemde wijziging van artikel 11 van het Luchtverkeersreglement opent eveneens de mogelijkheid tot het nemen van beperkende maatregelen ten aanzien van het nachtverkeer. Of hiertoe zal worden overgegaan, hangt af van de aard en de omvang van het luchtverkeer en van de plaatselijke situatie. Een algeheel verbod zou onvoldoende rekening houden met dringende behoeften van exploitanten en gebruikers en wordt derhalve niet overwogen.

Met betrekking tot de gevraagde inlichtingen omtrent de zonering zij verwezen naar het als bijlage III bij deze memorie gevoegde interimrapport van de Commissie tot voorbereiding van de nodige wetsvoorstellen ter bestrijding van de geluidshinder door vliegtuigen. Zoals daaruit blijkt moeten die voorstellen nog nader worden bezien, in het bijzonder op hun financiële consequenties. De ondergetekenden hebben hun standpunt dienaangaande dan ook nog niet bepaald. Onder deze omstandigheden menen zij thans niet nader op de desbetreffende vragen te moeten ingaan.

Inzake de uitbreiding van de Noord-Zuid-landingsbaan op de luchthaven Zuid-Limburg wil de eerste ondergetekende met nadruk stellen, dat hij zulks niet ziet als een definitieve oplossing om deze luchthaven tot ontplooiing te brengen. De andere baan 26 - 08 ligt inderdaad veel gunstiger uit een oogpunt van geluidshinder. De rechtvaardiging van de veel kostbaardere verlenging van de baan 26 - 08 zal echter de ontwikkeling van het verkeer na de verlenging van de Noord-Zuid-Baan moeten brengen.

De regelingen omtrent zonering en schadeloosstelling, zoals deze voor het vliegveld Kloten en omgeving in het kanton Zürich zullen worden getroffen, verkeren nog in een stadium van voorbereiding. In de voorstellen wordt uitgegaan van drie zones, t.w. één zone, waarbinnen een absoluut bouwverbod van kracht wordt en daarbuiten twee zones met bouwbeperkingen en gebruikbeperkingen voor gebouwen. De voorstellen gaan er van uit dat aanspraak op schadeloosstelling bestaat indien de beperkingen, welke worden gesteld aan het gebruik van gronden rondom de luchthaven, zeer ingrijpend zijn en in uitwerking gelijk staan met onteigening.

De maatstaf voor het op minimalisatie van hinder gerichte verkeersbeleid zou volgens een aantal leden een zo objectief mogelijke index voor de ondervonden hinder rondom de banen moeten zijn, waarin alle factoren worden verdisconteerd en waarmee een goede zonering kan worden vastgesteld. Zij verwijzen in dit verband naar de formule van de Adviescommissie Geluidshinder (commissie-Kosten), waarin het element van de extra hinder door vliegtuigbewegingen in de avonduren en de nacht is verdisconteerd. Naar aanleiding hiervan moge worden opgemerkt, dat de in het eindrapport van de genoemde commissie ontwikkelde gedachte van een getrapte z.g. „nachtstraffactor-systeem” voorlopig uniek is. In geen enkel buitenlands systeem ter berekening van zone-grenzen wordt de formule op een dusdanige wijze toegepast. In het rapport van de commissie wordt het systeem dan ook meer als een suggestie dan als een absolute uitspraak opgebracht. Terecht wordt in het rapport opgemerkt, dat het moeilijk is de juiste wegingsgetallen af te wegen tegen

de ondervonden geluidshinder. In dit licht bezien en in de wetenschap, dat het bij de bepaling van de zonering gaat om toekomstig verwachte situaties rondom luchtvaartterreinen, waarbij een toename van de omvang van het luchtverkeer dient te worden afgewogen tegen een afname van de geluidsproductie door vliegtuigen, is het bovengenoemde nachtstraffactor-systeem uitsluitend toe te passen door extrapolatie vanuit de huidige situatie naar de toekomst door een gemiddelde factor. De toepassing van een dergelijke gemiddelde factor leidt ertoe, dat in vergelijking met buitenlandse systemen de z.g. „Kosten-index” in het algemeen met veel lagere lawaai-belastingsgetallen correspondeert dan in het buitenland gangbaar is. Tot nu toe kent nog slechts de Duitse Bondsrepubliek wetsvoorstellen, waarin zone-grenzen zijn vastgesteld. Er komen daarin twee zone-grenzen voor, welke met hoge getallen in de „Kosten-index” corresponderen. De grenswaarde van de lawaaiigste zone is 75 DBA, overeenkomend met pl.m. 70 kosteneenheden, die van de tweede zone 67 DBA, ongeveer 60 kosteneenheden. In de County of Sussex in het Verenigd Koninkrijk is een planologische regeling getroffen. De daar toegepaste zone-grenzen corresponderen eveneens met hoge getalwaarden in de „Kosten-index”.

Hetzelfde geldt voor de zone-grenzen, welke op grond van de bij volksstemming in het kanton Zürich op 27 september 1970 aangenomen wet in een uitvoeringsbepaling zullen worden vastgelegd. Het voornemen bestaat om gebruik te maken van het Engelse lawaai-belastingsstelsel, de z.g. „Noise and Number Index” afgekort N.N.I. De grenswaarde van de lawaaiigste zone zou 55 N.N.I. moeten bedragen. Deze grens komt nagenoeg overeen met 60 eenheden in de „Kosten-index”. Het woord „nagenoeg” moet hier worden gebruikt, omdat juist door het voorgestelde getrapte systeem van nachtstraffactor uit het eindrapport van de „commissie-Kosten” een éénduidige vergelijking wordt bemoeilijkt.

In de Verenigde Staten van Noord-Amerika lijken de gedachten omtrent de bepaling van zone-grenzen nog niet geheel te zijn gestabiliseerd. Met de meest recente voorstellen zouden twee zone-grenzen kunnen corresponderen, te vergelijken met 46 en 65 eenheden in de „Kosten-index”.

Van een communis opinio is derhalve in internationaal verband nog geen sprake. Het is zelfs zeer de vraag of het, gelet op de verschillen in planologische situaties en opvattingen inzake leefbaarheid, zover zal komen.

Enkele leden zouden van de eerste ondergetekende willen vernemen of diens opmerkingen bij de begrotingsbehandeling 1969-70 over de grenzen van lawaai-belasting impliceren, dat met name de 55 eenhedengrens niet mag worden overschreden en zo zulks wel geschiedt, de overheid zal ingrijpen. Inderdaad zal de overschrijding van de voor een zone gestelde grens van de lawaai-belasting tot gevolg hebben, dat maatregelen worden genomen ten aanzien van het luchtverkeer, die ertoe strekken de lawaai-belasting tot de grenswaarde terug te brengen. De zone-grenzen zullen zodanig moeten worden getrokken, dat een voldoende ontplooiingsmogelijkheid voor het luchtverkeer aanwezig is, terwijl anderzijds de leefbaarheid van het milieu blijft gehandhaafd.

Inzake de aanhaling uit de *Handelingen*, zitting 1969-1970, blz. 2970, betreffende de aanvaardbare oplossing van de Bouwtechnische Commissie bij conflictsituaties zij vermeld, dat de genoemde commissie in eerste instantie uitgaat van het aanbrengen van dubbele beglazing in huizen, welke daarvoor in aanmerking komen. Gestreefd wordt naar een geluidswering van de ramen van dezelfde orde als de geluidsabsorptie van eensteenspouwmuur. De laboratoriumproeven zijn voltooid. In enige woningen zullen deze ramen in de praktijk worden beproefd. Het Gezondheidsinstituut van T.N.O. te Delft, waarbij genoemde commissie te rade is gegaan, heeft blijkens het bovenstaande zijn onderzoeken nog niet voltooid. De technische en financiële consequenties zijn nog niet goed te overzien; de verwachtingen zijn echter niet ongunstig.

Wat de opmerking van de Stichting tegen Geluidshinder door Vliegtuigen betreft, dat de toename van het lawaai met 10 lawaai-eenheden een drie keer grotere lawaai-belasting betekent, meent de eerste ondergetekende aan te moeten nemen, dat

daarmede bedoeld wordt, dat een verdrievoudiging van de omvang van het luchtverkeer de lawaaibelasting in de Kosten-index in getalwaarde met 10 eenheden doet stijgen. Zulks is wel juist. Doch als men dit stelt om naar de toekomst te extrapoleren, dient men daarbij tevens in rekening te brengen de afname in geluidsproductie van de vliegtuigen. Een vermindering van 10 decibel, welke thans reeds is bereikt, betekent een afname in de „Kosten-index” van meer dan 13 eenheden.

Met vele leden betreuren ook de ondergetekenden het nog niet in staat te zijn met wijzigingsvoorstellen te komen op het punt van de zonering rond luchtvaartterreinen. Voor wat betreft artikel 18, ten aanzien waarvan de genoemde leden met de ondergetekenden van mening zijn, dat deze bepaling verouderd is, zij erop gewezen, dat zulks niet alleen het onderhavige artikel, doch ook bepaalde andere onderdelen van de aanwijzingsprocedure geldt. Het onaanvaardbaar, dat genoemde leden uitspreken over de toepassing van het huidige artikel 18 van de Luchtvaartwet bij een eventuele uitbreiding van de luchthaven Schiphol, achten de ondergetekenden echter wel wat te absoluut gesteld. Tot een uitbreiding van een luchtvaartterrein als de luchthaven Schiphol om een vijfde baan aan te leggen, wordt uiteraard niet overgegaan dan nadat een plan daartoe op zijn planologische consequenties door de daarbij betrokken instanties is gezien. Zulks is met toepassing van artikel 18 e.v. van de Luchtvaartwet zeer goed mogelijk.

Bij de aanwijzing van een luchtvaartterrein worden reeds thans de bij de ruimtelijke ordening betrokken organen ingeschakeld. De ondergetekenden streven er echter naar deze in de praktijk reeds gevolgde methode een wettelijke gestalte te geven.

Het artikel 38 van de Luchtvaartwet, naar welks aanpassing verscheidene leden informeren, kent slechts een absoluut bouwverbod voor terreinen, gelegen binnen een afstand van 500 meter van de grens van een luchtvaartterrein, terwijl voor terreinen binnen een afstand van 500–5000 meter van de grens

van een luchtvaartterrein slechts een minimum bouwhoogte kan worden bepaald. De werkingssfeer van dit artikel is beduidend te eng om effect te kunnen sorteren bij de bestrijding van geluidshinder door luchtvaartuigen. Aanpassing voor het beoogde doel, nl. voor de zonering rondom luchtvaartterreinen, zou tot een doublure van de reeds bestaande bestemmingsplanprocedure moeten leiden. De ondergetekenden achten het daarom beter een schakel met de Wet op de Ruimtelijke Ordening aan te brengen.

Verschillende leden snijden het probleem van de z.g. tweede luchthaven aan. De ondergetekenden menen in dezen te moeten verwijzen naar hetgeen bij de aanvang dezer memorie over de beperkte opzet van het onderhavige voorstel werd gesteld.

Een aantal leden informeert naar mogelijkheden tot vermindering van de geluidshinder in Zwanenburg door wijziging in de aan- en uitvliegroues. Medegedeeld kan worden, dat hierover intern en extern beraad plaatsvindt binnen het kader waarvan tot proefnemingen is besloten. De aanvliegroute om Zwanenburg heen is slechts bruikbaar voor bepaalde vliegtuigen onder bepaalde omstandigheden. Een tijdelijke verlichting van de geluidshinder in Zwanenburg zou hiermede kunnen worden bereikt, doch een permanente oplossing is het niet.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*

J. A. BAKKER.

*De Minister van Defensie,*

W. DEN TOOM.

*De Minister van Justitie,*

C. H. F. POLAK.