

Vergaderjaar 1993–1994

22 570

Wijziging van de Luchtvaartwet (aanwijzing en gebruik van luchtvaartterreinen, strafbepalingen en dwangsomregeling)

Nr. 31

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 9 maart 1994

In de eerste termijn van de behandeling van de Wijziging van de Luchtvaartwet heb ik toegezegd om een aantal zaken schriftelijk toe te lichten.

Het betreft hier:

- het gebruik van onderzoeksgelden van de Europese Unie ten behoeve van de Air Traffic Control (ATC)-infrastructuur in de Europese Unie;
- maatregelen ter verbetering van het gebruik van ATC-infrastructuur;
- de wijze waarop wordt gevlogen, ofwel het optimaliseren van standaard vertrek- en aankomstroutes.

Onderzoeksgelden

Ten aanzien van de onderzoeksgelden ten bedrage van 8 miljard ECU die door de Europese Unie beschikbaar zijn gesteld kan ik u het volgende medelen. De Luchtverkeersbeveiliging (LVB) is sedert 1 januari 1993 een Zelfstandig Bestuurs Orgaan (ZBO) en daarmee zelfstandig en primair verantwoordelijk voor de eigen financiering.

De LVB-organisatie is op de hoogte van het bedrag dat de Europese Unie beschikbaar stelt voor onderzoeksactiviteiten op dit terrein. Het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD) en de LVB hebben reeds moeite gedaan om een gedeelte hiervan voor de Nederlandse situatie te verkrijgen; zowel voor 1993 als 1994 heeft het Nationaal lucht en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) in EU-kader enkele onderzoeken verricht.

ATC infrastructuur

Met betrekking tot de maatregelen ter verbetering van het gebruik van de ATC-infrastructuur neem ik aan dat bedoeld wordt op de verbetering van zowel de apparatuur als de aanpassing van de werkwijze van de Luchtverkeersbeveiliging ten behoeve van het verminderen van geluidshinder.

De LVB richt zich op de veilige, ordelijke en efficiënte afhandeling van het luchtverkeer binnen vanuit het milieu gestelde randvoorwaarden.

Een en ander wordt bereikt door het gebruik van een milieupreferent baangebruikssysteem en de toepassing van standaard vertrek- en aankomstroutes (SID's en STAR's).

De geplande verbetering van de ATC-infrastructuur wordt noodzakelijk geacht omdat de huidige apparatuur de gewenste capaciteit, zoals voorzien voor de toekomstige situatie op Schiphol, niet kan verwerken. Dit geldt met name voor het vliegverkeer in de drukke periodes.

De nieuwe ATC-apparatuur heeft geen invloed op de nauwkeurigheid van het volgen van routes. Het nauwkeuriger vliegen van routes wordt voornamelijk bepaald door de gebruikte boordapparatuur in het vliegtuig.

Door de Luchtverkeersbeveiliging kunnen instructies worden gegeven welke leiden tot het afwijken van gepubliceerde routes, met name voor het kleinere vliegverkeer (dit verkeer vliegt over het algemeen langzamer dan het grote vliegverkeer en zou, door ze langer op dezelfde route te houden, het verkeer op kunnen houden; verder produceert dit verkeer weinig lawaai). Dit is noodzakelijk om de gewenste capaciteit te realiseren en om tegelijkertijd in het kader van de veiligheid voldoende separatie tussen de vliegtuigen te behouden. Gedurende de nachtperiode worden in ieder geval geen afwijkende instructies ten opzichte van de gepubliceerde vliegroutes gegeven.

Indien gedurende de dagperiode geen afwijkende instructies ten opzichte van de gepubliceerde routes zouden kunnen worden toegepast zou dat een reductie in de capaciteit van Schiphol opleveren die kan oplopen van ca. 30% tot 50%.

Optimalisatie standaard routes

Bij de optimalisatie van standaard vertrek- en aankomstroutes wordt het zo veel mogelijk vermijden van woonkernen meegenomen.

Vertekroutes zijn op dit moment gestandaardiseerd, waarbij met name voor de nachtperiode speciale routes zijn ontwikkeld die zoveel mogelijk woonkernen vermijden.

Deze vertekroutes worden door de vliegtuigen zo nauwkeurig mogelijk gevolgd. Doch doordat ieder vliegtuig zijn eigen vliegeigenschappen heeft, is het niet mogelijk om de vliegtuigen als het ware een «tramrails door de lucht» te laten volgen. Er zal dientengevolge altijd een zekere spreiding rondom de gepubliceerde routes optreden.

Naar de verbetering van de nauwkeurigheid van het volgen van de routes wordt op dit moment onderzoek verricht.

Het gebruik van moderne navigatieapparatuur aan boord van vliegtuigen in combinatie met moderne codering van routes (Flight Management System in combinatie met waypoint-codering) is in dit opzicht veelbelovend. De vertekroutes vanaf de Aalsmeerbaan naar het (noord)-oosten worden op dit moment met behulp van de bovenbedoelde FMS-systemen gevlogen door de KLM, waarbij de verwachting is dat de spreiding rond de gepubliceerde routes kleiner kan worden. Sommige woonkernen zouden op deze manier mogelijk nog beter vermeden kunnen worden, waardoor ook de geluidsoverlast zal kunnen afnemen.

De optimalisatie van standaard aankomstroutes ligt iets minder eenvoudig. Dit heeft te maken met het gebruik van het Instrument Landing System (ILS), waarbij het laatste deel van de landing in het verlengde van de as van de landingsbaan moet worden gevlogen. De naderingshoogte waarbij het ILS-systeem opgepikt wordt is overdag 2000 ft. Vliegtuigen vliegen op deze hoogte en onderscheppen op het «indraai-punt» het ILS-signaal waarna de geleiding naar de landingsbaan kan

plaatsvinden. Dit indraaipunt ligt dan ongeveer 11 km voor de landingsbaan. 's Nachts naderen vliegtuigen op een grotere hoogte, namelijk 3000 ft., waardoor ook het indraaipunt op ongeveer 17 km voor de landingsbaan komt te liggen. Alleen voorbij deze zogenoemde «indraaipunten» kan er iets aan de aankomstroutes worden gedaan.

Specifiek voor de nacht, waarbij nu al op 3000 ft. hoogte genaderd wordt, wordt er op dit moment onderzoek gedaan door de Luchtvaartinspectie, de Luchtverkeersbeveiliging en de luchtvaartmaatschappijen (KLM) naar een continue daalprocedure vanaf grote hoogte naar de landingsbaan, *Continuous Descend Approach* genoemd (CDA). Hierbij worden gebieden op grotere afstand (meer dan 17 km voor de landingsbaan) op grotere hoogte overvlogen waarbij de geluidsimmissie op de grond lager zal worden.

Het optimaliseren van naderingsprocedures is pas mogelijk na invoering van meer geavanceerde navigatie- en landingshulpmiddelen, waarbij gedacht kan worden aan het *Microwave Landing System* (MLS) of het *Global Positioning System* (GPS). Hiermede wordt het mogelijk om bijvoorbeeld geknikte naderingen uit te voeren. De mogelijkheden hiertoe zullen zich waarschijnlijk pas voordoen in een periode rond of na het jaar 2003, en worden op dit moment in internationaal verband onderzocht. De invoering van een dergelijk systeem zal wereldwijd moeten gebeuren, omdat het niet alleen grondapparatuur betreft maar ook voorzieningen in de vliegtuigen die gebruik maken van deze geavanceerde systemen.

Het verbeteren van standaard vertrek- en aankomstroutes is een continu proces dat afhankelijk is van de mogelijkheden van de vliegtuigen en de luchtruimte-structuur. Een voorbeeld hiervan is de recente verbetering van de speciale nacht SID vanaf de Zwanenburgbaan, die naar het westen is gelegd zodanig dat er verder westelijk van Zwanenburg gevlogen wordt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen