



Universiteit Leiden

Faculteit der Sociale Wetenschappen
Sectie Sociale en Organisationspsychologie

Aan Mevrouw M.H. Bekman
Directoraat-Generaal Transport & Luchtvaart
Postbus 20904
2500 EX DEN HAAG

DG TRANSPORT EN LUCHTVAART	
Reg. nr.	
Doss. nr.	
Datum: 17 JUNI 2005	
Ter behandeling aan:	Opbergen
LH	
Copy ex.	
Afdoeningstermijn	15/17/05

Leiden, 14 juni 2005
Doorkiesnr. ~~6073720~~

Geachte mevrouw Bekman,

In de notitie *Fundering in de Regio* werden in de afsluitende passage *Perspectief* (p.29/30) enkele globale opmerkingen gemaakt over de effecten op 'milieu en mainport' die van invoering van het voorgestelde zijn te verwachten. In deze brief beantwoord ik graag Uw vraag naar informatie over die effecten (Uw brief van 3 mei DGTL/05.U004364) explicieter, waarbij ik soms naar pagina's uit die notitie verwijzen zal. Zoals ik U al per e-mail liet weten, zal ik Uw overige, toelichtende vragen zo snel mogelijk na een gedachtewisseling eind juni met mijn mede-auteurs beantwoorden.

De notitie bevat twee alternatieve vormen van een publiekrechtelijke organisatie (PRO) waartussen te kiezen valt. De auteurs van de notitie spreken geen voorkeur uit voor een van deze vormen. In een latere publicatie (*Sector, erken je lotsverbondenheid met je omgeving!* Zie www.crosinfo.nl onder 'publicaties' en 'laatste nieuwsbrief') heb ikzelf een van de twee opties verder uitgewerkt als 'Nadere Regeling Omgeving-Schiphol' en daarmee in feite mijn voorkeur voor de PRO-Commissie uitgesproken. De op zich grotere bestuurlijke vernieuwing van een PRO-Luchtschap vind ik gegeven reacties op de notitie een te grote stap. Bij het beantwoorden van de vraag naar effecten van een PRO ga ik hieronder daarom uit van een PRO in de vorm van een 'Nadere Regeling'.

Effect op 'milieu': geluidbelasting

Voor elke PRO geldt dat het binnen Rijkskaders moet opereren; voor geluidbelasting komt dit inhoudelijk neer op een drietal Rijkslimieten (p.5). Deze limieten zijn naar hun aard geaggregeerde limieten en bovendien houden zij in grote lijnen een *stand still* in. Van implementatie van het verbetervoorstel zijn -vergeleken met de bestaande situatie of met die van een toekomstige luchtvaartontwikkeling- dan ook qua geluidbelasting als geheel geen negatieve effecten op de omgeving te verwachten.

cjongsm@fsw.leidenuniv.nl
Pieter de la Courtgebouw
Wassenaarseweg 52
Postbus 9555 2300 RB Leiden
~~Telefoon 011-427-3706~~
~~Fax 011-427-3619~~

Op microschaal kan een PRO wel tot een geluidbelasting leiden die als 'toename' zouden kunnen worden gekwalificeerd. Dat zal dan het gevolg zijn van fijnsturing op elementen van geaggregeerde grootheden, zoals aantallen bewegingen en/of geluidniveaus en/of tijdstippen van geluidbelasting op specifieke plaatsen. Die effecten zijn per definitie relatief gering en, belangrijker, niet negatief maar juist positief te waarderen omdat zij uitkomst zullen zijn van locale afwegingen en als zodanig noodzakelijk deel uitmaken van reductie van geluidhinder.

Effect op 'milieu': geluidhinder

Geluidhinder is een verzamelterm waaronder tal van akoestische én niet-akoestische fenomenen schuil gaan. Het is kortweg niet enkel 'exposure' maar evenzeer een zaak van sociale verhoudingen, van 'you expose me' etc. Evenals 'de decibel' zijn zulke verhoudingen veelvormig. Zowel in een specifieke uiting als een klacht als in een meer algemeen antwoord op een enquêtevraag naar 'hinder in de afgelopen maanden' spelen beide soorten factoren met wisselende gewichten een rol. Al zijn er hierom meerdere indicatoren van geluidhinder nodig om wat dat betreft een goed beeld van 'effecten op milieu' te kunnen geven, wel kan worden gesteld dat bij uitvoering van taken zoals in *Fundering in de Regio* toegekend aan een PRO (p.5) er binnen een periode van enkele jaren op de beperkte indices als aantallen klachten en aantallen ernstig gehinderde een significante en grote reductie zal optreden. Hiervoor zijn zowel wetenschappelijke gronden als praktische ervaringen. De enorme reductie van het met Schiphol vergelijkbare ongewoon hoge aantal klachten over aanleg en gebruik van een 3^e startbaan in Sydney door een fundamentele wijziging in communicatie met omwonenden aldaar is van dit laatste een voorbeeld.

Het is overigens cruciaal dat de diverse binnen een 'Nadere Regeling' uit te voeren taken van meet af aan als één geheel ter hand (mogen) worden genomen én dat zij consequent (vooral ook p.14) worden vormgegeven vanuit een pluriforme optiek op acceptabele hinder (p.11). Alleen zo kan er én worden geëxperimenteerd én tussen de vele partijen vertrouwen worden opgebouwd. Dat kost enkele jaren: vertrouwen gaat te paard maar komt te voet.

Effect op mainport.

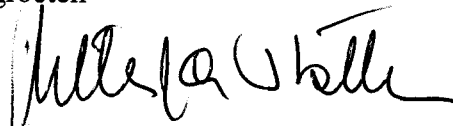
Bij het huidige verkeersvolume wordt ruimschoots onder de *stand still* limiet 'Omvang Gebied' (p.12/13) gebleven, waarbij deze limiet internationaal gezien zeker geen zwakke limiet (cf. de tabel in bovengenoemde CROS-Nieuwsbrief of de publicatie zelf waaraan deze tabel is ontleend) kan worden genoemd. De in *Fundering in de Regio* gewenste Rijkslimieten, die in essentie ook aan de PKB 1995 ten grondslag lagen, laten op zich dan ook duidelijk ruimte toe voor groei; wanneer dat een stillere vloot en stillere procedures betreft, is er mogelijk zelfs ruimte voor forse groei.

Niet genoeg kan worden benadrukt dat deze limieten zich niet verdragen met de opvatting dat overschrijding van een grenswaarde voor geluidsbelasting op welk handhavingpunt ook ontoelaatbaar zou zijn omdat overschrijding de geluidhinder ter plekke onaanvaardbaar hoog zou maken. Hier heeft de wetgever niet meer helder voor ogen gehad welk beschermingsdoel met welke maatregel in het geding is. De waarschijnlijk belangrijkste inflexibiliteit van het bestaande stelsel is hierin gelegen en – zoals op p. 15 met een enkel woord bepleit – het is

voor toepassing van het transactiemodel van *Fundering in de Regio* een 'conditio sine qua non' dat deze status van handhavingpunten wordt gewijzigd.

Op veel Westerse internationale luchthavens vormt geluidhinder steeds sterker de factor die de ontwikkeling van de luchthaven (en zijn omgeving) limiteert. *Fundering in de Regio* schetst een aanpak van geluidhinder waarmee Schiphol & Omgeving mijns inziens de weg van een zekere maatschappelijke innovatie inslaan, waarvoor ook in het buitenland belangstelling en waardering zal bestaan. Ook dat kan zich vertalen in een gunstig zij het moeilijk isoleerbaar effect op de *mainport*.

Ik hoop zo Uw vraag naar tevredenheid te hebben beantwoord.
Met vriendelijke groeten



Pieter Jan Stallen

Prof Dr P.J.M. Stallen
Bijzonder hoogleraar Geluidhinder
Universiteit Leiden