



oktober 1999

ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

MER en EER: startblokken voor de aanloop naar een nieuwe nationale luchthaven

Beheerste groei van de luchtvaart is het uitgangspunt dat het kabinet heeft gekozen voor het beleid van de toekomst. We zien natuurlijk het liefst oplossingen voor de korte én voor de lange termijn. Oplossingen waar zowel het milieu als de economie profijt van zullen hebben. In het streven naar duurzame ontwikkeling moet de spurt van de sprinter gekoppeld worden aan het uithoudingsvermogen van de marathonloper.

Naar verwachting is het op de lange termijn (na 2010) niet mogelijk op het voorziene vijfbanenstelsel van Schiphol een balans te vinden tussen groei van de luchtvaart en een verbeterde kwaliteit van de leefomgeving, een verminderde milieudruk en zorgvuldiger ruimtegebruik. Omdat het Kabinet de economische kant van het luchtverkeer bovendien graag duurzaam ziet doorgroeien, wil het tijdig strategische voorzieningen treffen om een beheerste groei van de luchtvaart mogelijk te maken. Een Planologische Kernbeslissing (PKB) over de toekomstige locatie voor de uitbreiding van de nationale luchthaven vormt hiervoor een belangrijke mijlpaal. Voordat het kabinet een dergelijke beslissing verantwoord kan nemen, moeten de effecten op het gebied van milieu en economie van de verschillende mogelijkheden op de resterende locaties, Schiphol en een eiland in de Noordzee, grondig worden onderzocht.

[lees verder op pag 2](#)

Luchtspiegel

Geen Platform, zoals u gewend bent van het project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI), maar een nieuwe publicatie van het vervolgproject Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL). TNLI heeft de afgelopen jaren het pionierswerk gedaan door de mensen te betrekken in de planvorming, en wij gaan met ONL nu een stapje verder. Het kabinet heeft keuzes gemaakt die wij uitwerken tot operationele besluiten.

De programmadirectie ONL heeft primair een regiefunctie. Wij willen de kennis van de overheid, de sector en TNLI samenbrengen en productief maken en nauw samenwerken met de andere departementen. Door ervaring wijs geworden wil ik waarschuwen voor de neiging op alle vragen antwoorden te willen

vinden. Al snel wordt het betere de vijand van het goede. De eerste 90% van de kennis blijkt altijd snel gevonden, terwijl die laatste 10% ongelofelijk veel inspanning kost. Ik ben ervoor spijkers met koppen te slaan als die 90% bekend is, ook gezien de ambitieuze tijdsplanning.

Met ONLine beogen wij belanghebbenden regelmatig op de hoogte te stellen van de vorderingen in het ONL-programma en van de plannen voor de luchthaven op de middellange en lange termijn. Dat u een dergelijke uitgave waardeert, blijkt uit de resultaten van de enquête die met het laatste nummer van Platform is verspreid: u wilt uitgebreid en tijdig door ons geïnformeerd worden. Met deze nieuwe ONLine willen wij daar een steentje aan bijdragen.

In dit verband wil ik ook wijzen op onze website, waar we de ontwikkelingen op de voet proberen te volgen.

Deze eerste uitgave draait om twee ONL-startnotities voor het realiseren van een nieuwe luchthaven na 2010: één voor het opstellen van een Milieu Effect Rapport (MER) en één voor een Economisch Effect Rapport (EER). Gekoppeld hieraan gaat ook een inspraakprocedure van start. De resultaten daarvan zullen worden meegenomen in de ontwerpbesluiten die aan het einde van het jaar aan het kabinet zullen worden voorgelegd. Ontwerpbesluiten die een weerspiegeling zijn van de wens om een beheerste groei van de luchtvaart mogelijk te maken, onder voorwaarde dat gelet wordt op het ruimtebeslag en dat de balans tussen economie en milieu in evenwicht blijft.


Bert de Ruiter
directeur programmadirectie ONL





De resultaten hiervan zullen worden gepresenteerd in Effect Rapporten. Vooruitlopend hierop zijn de startnotities voor het opstellen van een Milieu Effect Rapport (MER) en een Economisch Effect Rapport (EER) verschenen. In deze startnotities worden de te bestuderen effecten van de onderzochte locaties beschreven. Zowel de MER- als de EER-startnotitie zijn vanaf 5 oktober beschikbaar voor iedereen, sprinter en marathonloper, die aan dit belangrijke debat wil deelnemen.

Besluitvorming voor duurzame oplossingen

Nadenken en discussiëren over een verre toekomst is niet eenvoudig en zeker het visualiseren van zoiets complex als een grote luchthaven vergt veel inzet, maar het is wel noodzakelijk. Om een goed beeld te krijgen van de verschillende standpunten onderhoudt het kabinet nauwe contacten met de luchtvaartsector, maatschappelijke groeperingen, marktpartijen en overheden. Het kabinet hoopt op een bijdrage van deze verschillende partijen aan het proces van onderzoeken, uitwerken en voorbereiden van de besluitvorming.

Ontwikkeling te land of ter zee

Het is de wens van het kabinet om de infrastructuur van de nationale luchthaven op één plaats te concentreren. Naar aanleiding van dit besluit, dat vastgelegd is in de Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (SBTL), heeft het kabinet twee keuzemogelijkheden gepresenteerd: uitbreiding van Schiphol en aanleg van een eiland in de Noordzee. In de PKB wil het kabinet vastleggen welke van de twee zich het beste leent voor ontwikkeling op lange termijn.

Voor de uitbreiding van Schiphol worden twee mogelijkheden onderzocht: een ingrijpende aanpassing van het banenstelsel en een beperkte doorgroei van de luchthaven. Voor dit laatste is slechts een gedeeltelijke aanpassing nodig. Ook voor het eiland in de Noordzee zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Eén daarvan is het verplaatsen van start- en landingsbanen naar dit eiland. Een andere optie is een multifunctionele inrichting van het eiland.

EER en MER

Het op te stellen Economisch Effect Rapport zal van de verschillende opties van de nationale luchthaven de economische effecten laten zien. Ook zal een rentabiliteitsanalyse worden opgesteld. Dit is een analyse met een langetermijnhorizon, die gebruik maakt van scenario's. Scenario's schetsen mogelijke toekomstbeelden waarbinnen ontwikkelingen zich zouden kunnen voordoen. In de analyse worden de volgende onderwerpen behandeld: aard, omvang en timing van de infrastructuurvoorzieningen, flankerend beleid zoals tarieven, regelgeving, capaciteitsbenutting en technische procedures in combinatie met infrastructuurvoorzieningen. Een eventuele uitbreiding van de luchtvaartinfrastructuur heeft gevolgen die worden bestudeerd, zoals investeringskosten, effecten voor passagiers en luchtvracht, voor de luchtvaartsector en voor de werkgelegenheid, ruimtelijk-economische effecten en kosten van planologische investeringen.

Het Milieu Effect Rapport zal ingaan op de milieueffecten van een nieuwe nationale luchthaven.

Deze worden bepaald aan de hand van de autonome ontwikkeling die zich voordoet tot het jaar 2030. Op deze manier sluit de tijdshorizon aan bij andere grote regeringsnota's en kunnen de effecten van de luchthaven in het onderzoek worden meegenomen. Naast het maken van een analyse voor de toekomstvastheid ervan, zullen de alternatieven in het MER op de volgende thema's worden getoetst: ruimtelijke hoofdstructuur, mobiliteit, externe veiligheid, luchtverontreiniging en geur, volksgezondheid, natuur, landschap en veiligheid tegen overstromingen.

Bij eventuele effecten zal gelet worden op:

- de omvang en ruimtelijke spreiding van de effecten;
- de aard van deze effecten (tijdelijk of permanent, omkeerbaar of onomkeerbaar);
- de termijn waarop de effecten zich voordoen.

Inspraak

Iedereen die naar aanleiding van de startnotities EER en MER commentaar wil geven of nog suggesties wil aandragen voor onderwerpen die aan de orde moeten komen, kan tot 8 november schriftelijk reageren bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Inspraak is bovendien mogelijk via Internet en via een op de door ONL georganiseerde informatieavonden beschikbaar inspraakformulier (zie kader *Inspraak startnotities*). Eind 1999 zullen ook de resultaten van de aanvullende verkenningen verschijnen, die door het kabinet zijn uitgezet. De reden voor deze verkenningen is de onzekerheden in kaart te brengen die een eiland in de Noordzee of een grote verandering van Schiphol met zich meebrengt.

GELUIDSMETINGEN W

Hoeveel geluid maakt een vliegtuig? Een in opdracht van de RLD uitgevoerd internationaal onderzoek naar meet-systemen voor vliegtuiggeluid maakt duidelijk dat daar geen eenduidig antwoord op te geven valt. Er bestaat een rijke verscheidenheid aan meetsystemen, die voor verschillende doeleinden worden gebruikt, op verschillende soorten locaties worden geplaatst en waarvan de uitkomsten in verschillende eenheden worden weergegeven.

Uitgangspunt van de in het ONL-normeringstraject verankerde wijziging van geluidsnormen is dat het weinig zin heeft strakke geluidsnormen aan te houden als er in de praktijk niet op te controleren of te meten valt. De voorlopige resultaten van een beperkte inventarisatie van meetmethoden, uitgevoerd door het Kennisconsortium TNO-TPD, Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium en de TU Delft, wees uit dat alleen al de wijze van controleren van land tot land verschilt. Nederland kent, net als Duitsland, een meetstelsel dat uitgaat van zones die aan een totaal geluidsniveau mogen komen. In Groot-Brittannië en Denemarken echter wordt het geluidsniveau van individuele vliegbewegingen gecontroleerd. Op sommige Amerikaanse luchthavens wordt weer gekeken naar de totale aan vliegtuigmaatschappijen toegewezen geluidsruimte.

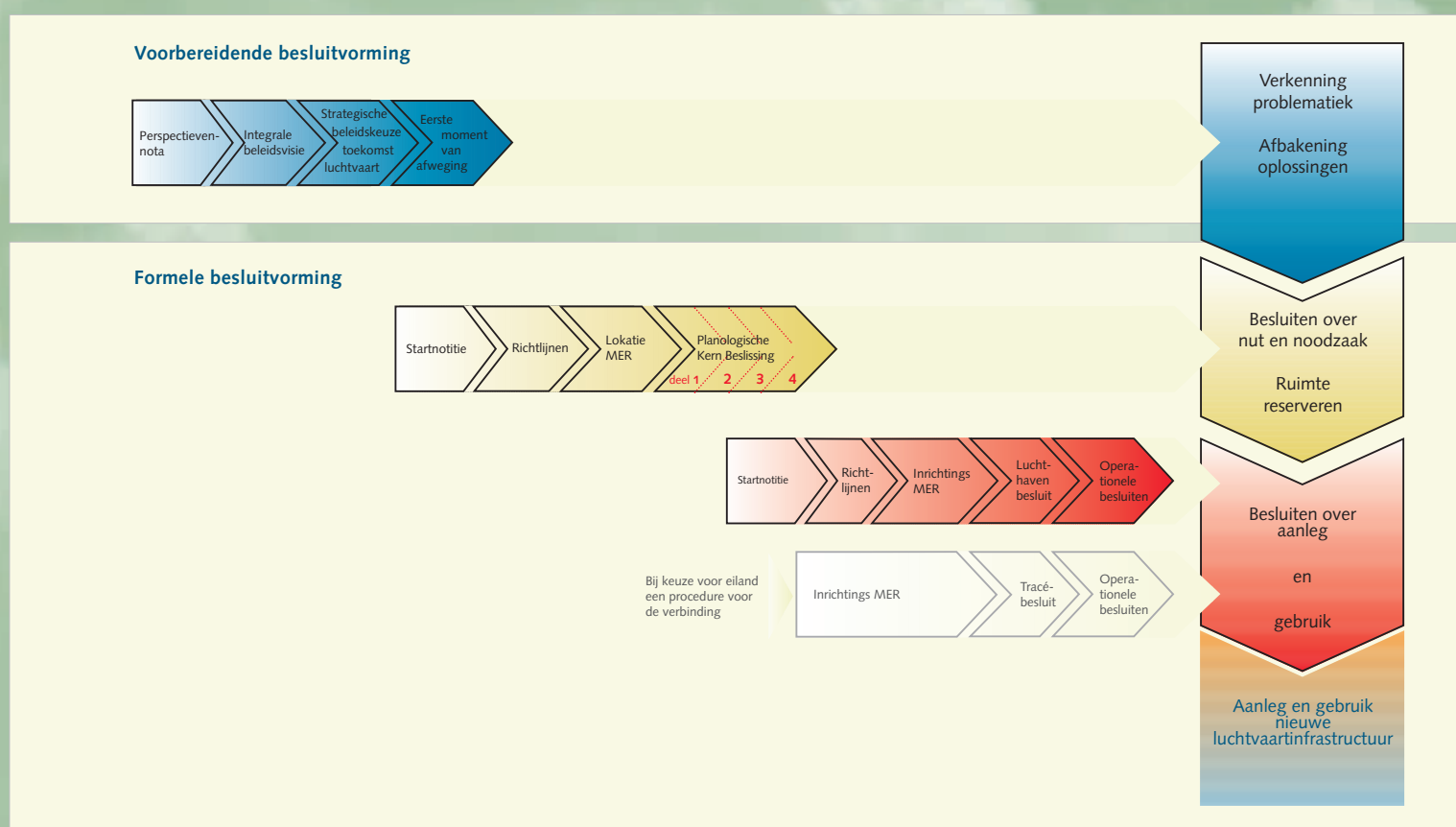
Inspraak startnotities

De startnotities 'EER-' en 'MER-ONL lange termijn' liggen van 5 oktober tot en met 8 november ter inzage bij, onder andere, de stadsdeelkantoren van de gemeente Amsterdam, Schipholscope, de bibliotheken van de ministeries van EZ, VENW en VROM, en verschillende gemeentehuizen in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Ze zijn ook aan te vragen bij het secretariaat van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst
 Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven
 Postbus 90771
 2509 LT Den Haag
 Tel.: (070) 351 72 15 (tijdens kantooruren)

De programmadirectie ONL organiseert tijdens de inzageperiode een aantal informatieavonden over de inhoud en achtergronden van de startnotities. Verder zijn schriftelijke reacties en reacties via internet mogelijk. Het internetadres van ONL is: www.onl.rld.nl. Schriftelijke reacties kunnen tot uiterlijk 8 november gestuurd worden naar het volgende adres:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
 Ontwikkeling Nationale Luchthaven lange termijn
 Kneuterdijk 6
 2514 EN Den Haag
 telefoon (070) 361 87 78.



Nieuwe geluidszone neemt voorschot op normeringsonderzoek

Eind dit jaar zal ONL met een voorstel komen voor een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen voor een Schiphol met vijf banen. In dit voorstel zal ook geluidshinder aan de orde komen, en dan vooral de mogelijkheden om een nieuw en bruikbaar systeem op te zetten voor het handhaven van geluidsnormen. Het Tijdelijk Overleg Platform Schiphol (TOPS) volgt deze ontwikkelingen met belangstelling, en sluit niet uit dat de conclusies van dit onderzoek ook nu al gebruikt kunnen worden om de geluidsbelasting rond het vierbaans Schiphol beter aan te pakken. Ondertussen zijn de voorbereidingen voor een nieuwe geluidszone in de bestaande situatie in volle gang.

Op 15 september heeft minister Netelenbos het Gedoogbesluit Geluidszones Schiphol vastgesteld.

WERELDWIJD



Een van de belangrijkste conclusies van het onderzoek is dat er weliswaar veel gemeten wordt, maar dat het doel van metingen niet altijd even duidelijk is. In bijna alle gevallen blijken meetposten in of nabij bewoonde gebieden geplaatst te zijn. Dit suggereert dat de metingen zich vooral richten op immissie, de geluidsbelasting waaraan de omgeving van een luchthaven daadwerkelijk blootstaat. Maar wat te denken van die paar meetposten die dicht bij landings- en startbanen staan opgesteld? Betekent zo iets dat de betreffende meetinstanties meer geïnteresseerd zijn in geluidsemisatie, het geluidsniveau dat een vliegtuig onder bepaalde omstandigheden produceert? Het onderzoek richt zich met name op de plaats van geluidsmeting bij de methode van het vaststellen van vliegtuiggeluid. Hoewel er technisch van alles mogelijk is (en internationaal ook wordt toegepast) is de implicatie voor Schiphol niet aan te geven zonder het antwoord op de andere vragen: wat gaan we waaraan toetsen en hoe handhaven we dat?.

De aanleiding tot dit besluit werd gevormd door een aantal feitelijke en dreigende overschrijdingen van de 35 Ke-geluidszone op 27 augustus. De minister geeft in het gedoogbesluit aan dat er in de periode tot 1 november van dit jaar niet handhavend zal worden opgetreden tegen soortgelijke overschrijdingen, mits ze binnen bepaalde grenzen blijven. Dit besluit is genomen in afwachting van een wijziging in de geluidszone voor het vierbanen-

stelsel, die naar verwachting eveneens eind dit jaar zal worden doorgevoerd. Doel hiervan is te komen tot een rationeel systeem waarin overschrijdingen die aan de luchtvaartsector te wijten zijn (in tegenstelling tot overmachtsituaties zoals weersomstandigheden), gewoon bestraft worden. Ook TOPS, dat gevraagd werd advies uit te brengen over de voorgestelde wijzigingen in de bestaande geluidszone, ondersteunt deze doelstelling.

Vraag is wel hoe geluidsoverschrijdingen gemeten moeten worden en welke criteria moeten worden gebruikt om te bepalen of een overschrijding bestraft moet worden. TOPS vindt bijvoorbeeld dat het strikt handhaven van de grenzen van een geluidszone niet efficiënt is. Hoeveel feitelijke overlast wordt immers veroorzaakt door een geluidszoneoverschrijding boven een weiland? In plaats daarvan adviseert TOPS te kijken hoeveel woningen in de 35 Ke-zone daadwerkelijk geluidsbelast worden. En wanneer de luchtvaartsector aansprakelijk is voor feitelijke overschrijdingen, zo redeneert TOPS, dan is een stelsel van boetes effectiever dan het categorisch sluiten van start- of landingsbanen.

Bij deze adviezen is TOPS onder meer uitgegaan van de constateringen uit een Milieu Effect Rapport over de voorgenomen wijzigingen in de bestaande geluidszone (niet te verwarren met de MER-startnotitie van het ONL). In de door het Kabinet goedgekeurde PKB zijn de aantallen woningen bepaald die binnen de 35 Ke-zone en de ruimere 20 Ke-zone mogen liggen. In het MER is bekeken of deze bepalingen stand zullen houden als Schiphol tot 2003 een groei meemaakt van 460.000



vliegbewegingen. Het antwoord is: ja én nee. Aan de ene kant blijft het aantal woningen binnen de twee zones onder het toegestane maximum. In het geval van de 20 Ke-zone blijft men er met 166.000 woningen (tegenover een maximum van 241.277) zelfs ruim onder. Maar tegelijkertijd zal niet voorkomen kunnen worden dat die zones incidenteel overschreden zullen worden. Wel geeft het MER aan dat zulke overschrijdingen zowel minder grootschalig zullen zijn als minder vaak zullen voorkomen dan nu het geval is.

Nu hoeft men niet op een nieuw systeem voor geluidshandhaving te wachten om de feitelijke overlast tegen te gaan. Zo naderen vliegtuigen nu al tot 5 uur 's morgens de Kaagbaan met beperkt motorvermogen, en dus geleidelijker en stiller. Daarmee wordt het aantal slaapverstoringen beperkt. Het TOPS-overleg heeft nu voorgesteld om

vliegtuigen tot 7 uur geleidelijk te laten naderen, en dan niet alleen de Kaagbaan. Een andere maatregel die nu al wordt gehanteerd, is vliegtuigen vanaf een hogere aanvlieghoogte te laten naderen, zodat ze hoger over de woongebieden rond Schiphol vliegen. Maar, zoals gezegd, dreigende of feitelijke overschrijdingen van de geluidszone zullen zich blijven voordoen, of Schiphol nu vier of vijf banen telt. Kruisbestuiving tussen beleidsmakers rond de huidige geluidszone en opstellers van het ONL-normenstelsel is dus mogelijk. Het TOPS-voorstel om in de nieuwe 20 Ke-zone geluidsbelasting met geluidsschillen te handhaven, zo vindt men bijvoorbeeld, zou ook meegenomen kunnen worden in het ONL-onderzoek naar nieuwe geluidsnormering. Mocht blijken dat dit een bruikbaar systeem oplevert, dan kan het ook in het vierbanenstelsel al worden geïntroduceerd.

Veelgevraagd

Hoe kan het kabinet eind dit jaar besluiten nemen over alternatieven voor de lange termijn als de MER-procedure al gestart is?

● ● ● Het Eerste Moment van Afweging (EMA), gepland voor december, is formeel geen onderdeel van het procedurele traject. Het is door het kabinet in het leven geroepen om tot een trechtering van alternatieven en/of varianten voor een nieuwe luchthaven te komen. Op deze manier hoeven in de vervolprocedure geen maatschappelijk of technisch onhaalbare oplossingen te worden onderzocht. Het kabinet wil de resultaten van de inspraak op de startnotities bij het

EMA mee laten wegen. De uiteindelijke afweging zal in de PKB worden gemaakt.

Waarom is voor de besluitvorming en bouw van een nieuwe luchthaven een periode van minimaal 10 tot 15 jaar nodig?

● ● ● De in de startnotities genoemde termijnen hebben betrekking op een ingrijpende verandering van het banenstelsel op de locatie Schiphol, dan wel de aanleg van een luchthaven op een eiland in de Noordzee. Op grond van de huidige regelgeving en van de opgedane ervaring met de aanleg van de vijfde baan op Schiphol wordt aangenomen

dat de besluitvorming rond deze twee alternatieven 5 tot 7 jaar kan gaan duren. Met de bouw zal minstens 3 tot 5 jaar gemoeid zijn.

Wanneer worden geluidsberekeningen vervangen door geluidsmetingen?

● ● ● Eind 1999 zal door het kabinet het ontwerp van een nieuw stelsel van milieunormen voor de luchtvaart worden gepubliceerd. Onderdeel van het nieuwe stelsel is de systematiek waarmee de geluidsbelasting wordt bepaald. Voor prognoses van geluidsbelasting zal altijd gebruik gemaakt moeten worden van berekeningen. Voor handhaving van de

normen voor de toegestane geluidsbelasting kan gebruik gemaakt worden van geluidsmetingen, geluidsberekeningen of een combinatie van beide. In het ontwerp van het normenstelsel zal worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn en welke systematiek het meest wenselijk wordt geacht.

Op welke manier wordt vervanging gestimuleerd van vliegverkeer op de korte afstand door railvervoer?

● ● ● Vervanging ofwel substitutie van vliegverkeer op korte afstanden (tot 500 km) door railvervoer is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van overheid en

bedrijfsleven. De belangrijkste maatregel van overheidszijde is het tijdig aanleggen van de noodzakelijke infrastructuur. Belangrijk hierbij is de oplevering van de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid in 2006, die ook aansluiting krijgt op de luchthaven Schiphol. Verder zal het kabinet in Europees verband pleiten voor invoering van accijns op kerosine en btw op vliegtickets, zodat vliegtuig en trein gelijkwaardiger kunnen concurreren. De spoorwegmaatschappijen op hun beurt zouden moeten zorgen voor een treinproduct dat in prijs en kwaliteit vergelijkbaar is met het vliegtuig en voor een goed voor- en natransport rond de HSL-stations.

Vogels en Vliegtuigen

Het zo nauwkeurig mogelijk vaststellen van de kansen op een botsing tussen vliegtuigen en vogels. Dat is de doelstelling van een onderzoek van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht, die van de programmadirectie ONL opdracht heeft gekregen om vogelbewegingen en vogeldichtheden boven zee te bestuderen. Dit met het oog op een mogelijk toekomstig vliegveld in zee, een alternatief dat binnen het langetermijntraject van ONL een belangrijke rol speelt.



ONL in 1999:

Over vier sporen op weg

De programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL) is in maart '99 in het leven geroepen om de kabinetsbesluiten uit 1998 over de groei van de luchtvaart verder uit te werken. Hiermee gaat ONL verder waar het voorbereidende project Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) is afgesloten. De komende maanden zullen de resultaten worden opgeleverd van de vier deelprojecten binnen ONL: Lange Termijn (LT), Normering (NM), Middellange Termijn (MT) en Ontvlechting (OV).

De beheerste groei van de luchtvaart waar het kabinet eind vorig jaar voor gekozen heeft, kan plaatsvinden op twee verschillende locaties (zie hoofdartikel). De alternatieven voor deze locaties zijn verder uitgewerkt in de startnotities voor een Milieu Effect Rapport en een Economisch Effect Rapport, die de basis vormen van de inspraakprocedure die deze maand van start is gegaan. Om te voorkomen dat de komende jaren tijd en energie wordt gestopt in oplossingen die niet levensvatbaar zijn, heeft het kabinet een Eerste Moment van Afweging (EMA) gepland voor december 1999. Dan zal worden bekeken welke alternatieven nu al kunnen afvallen en voor welke alternatieven de procedure kan worden voortgezet. Aan de hand van vragen als 'Kan het?', 'Mag het?', 'Is het inpasbaar?', 'Is het financieel haalbaar?', en 'Is er draagvlak voor?', zullen de keuzemogelijkheden verder verfijnd worden. Het EMA is dus een afweging op hoofdlijnen - geen onderdeel van de procedure maar een manier om de procedure te stroomlijnen. De input van het EMA bestaat naast de onderzoeken die door het Rijk en de luchtvaartsector zijn verricht, uit de consultatie van belangrijke stakeholders en de resultaten van de inspraak.

Spoor 2 tot 4

Naast de startnotities voor het Lange Termijnproject en het het EMA houdt de ONL zich ook bezig met de projecten Normering, Middellange Termijn en Ontvlechting. Deze drie sporen vormen een samenhangend geheel.

Voor Normering is een aantal werkhypotheses opgesteld voor de milieu-aspecten geluid, geur, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het kabinet krijgt een overzicht van de gevolgen van het hanteren van verschillende stelsels voor de milieudruk, ruimtelijke ordening en mogelijke groei van

de luchtvaart op Schiphol. De nieuwe normen moeten gelijkwaardig zijn aan huidige normen, maar in de praktijk beter te meten en te handhaven. ONL hoopt enige rust en stabiliteit te creëren met een stelsel, dat dan bijvoorbeeld om de drie jaar herzien kan worden op basis van metingen.

Het project Middellange Termijn is zeer nauw met het voorgaande verbonden, omdat het nieuwe stelsel voor milieurandvoorwaarden een van de pijlers vormt van de toekomstige bestuurlijk-juridische inbedding van de luchthaven. Het instrumentarium dient zodanig te worden opgezet, dat op 1 januari 2003 het dan gerealiseerde vijfbanenstelsel op Schiphol optimaal kan worden benut. Daartoe moeten een aantal regelgevende instrumenten worden ontwikkeld, waaronder een luchthavenvergunning. Voorts worden aanvullende afspraken voorbereid rond de bereikbaarheid van de luchthaven over land en vanuit de lucht, en wordt bekeken hoe Schiphol in de praktijk optimaal benut kan worden, bijvoorbeeld door selectief gebruik en substitutie door de hogesnelheidstrein.

Op 22 juni heeft minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat voor de aanpak met betrekking tot de ontvlechting een blauwdruk aangekondigd voor het eind van het jaar, waarin de nieuwe verhoudingen tussen de overheid en de luchtvaartsector (het belangrijkste doel van het ontvlechttingsproject) zijn neergelegd. Op dit moment vindt intensief overleg plaats met alle betrokken partijen over deze blauwdruk. Onder Ontvlechting valt ook de voorbereiding van het wetgevend traject om optimaal gebruik te kunnen maken van het vijfbanenstelsel per 1 januari 2003. Daarbij wordt tevens onderzocht of nieuwe regels in de praktijk goed te hanteren en te handhaven zijn.



De mobiele radar doet vogelmetingen op de pier van IJmuiden.

Met behulp van een mobiele radar langs de kust wordt het aantal vogels dat boven zee vliegt vastgesteld. Dit gegeven is tot nu toe nooit goed bestudeerd, maar is nu van cruciaal belang. Een teveel aan vogels boven een locatie op zee waar een luchthaven kan komen, zou immers tot aanvaringen met vliegtuigen kunnen leiden. Voor het vaststellen van wat de kansen daarvan zijn, worden ook nog andere onderzoeken gedaan. Zo wordt een methodiek ontwikkeld waarmee aanvaringsrisico's vastgesteld kunnen worden. Hierbij wordt gekeken naar de relatie tussen vogeldichtheden (kg/km^2) en de kans op een aanvaring tussen vogels en vliegtuigen. Daarnaast wordt de kans op een fatale aanvaring, waarbij een vliegtuig neerstort, berekend. Deze methodiek is gebaseerd op empirische gegevens van vogelaanvaringen met vliegtuigen.

Ook worden de risicosoorten en het risicovol gedrag van vogels vastgesteld en wordt nagegaan welke vogelsoorten en -aantallen op een eventueel eiland zouden kunnen voorkomen. Het gedrag van meeuwen in relatie tot dijken wordt ook bestudeerd. Daarbij wordt gekeken of er een relatie is tussen de richting van een dijk op de wind en de voorkeur van meeuwen om boven die dijk te zweven. Daarnaast wordt gezocht naar maatregelen om een eiland zo vogel-onvriendelijk mogelijk te maken. Er is hiervoor een literatuurstudie gedaan en gekeken naar ervaringen op andere vliegvelden waar problemen met vogels en vliegtuigen zijn. Naar aanleiding van deze studie worden adviezen opgesteld, bijvoorbeeld over vegetatie, type

bebouwing, type randen en zonering voor de visserij, die volgend jaar worden uitgewerkt.

Ten slotte wordt een onderzoek gedaan naar het optreden van massale vogelstrandingen op een eiland. Er zijn al veel gegevens over het massaal neerstrijken van vogels op boorplatforms, (licht)schepen, en biologische stations rond de Noordzee. Er is echter nog niet eerder systematisch onderzocht of massale strandingen een groot probleem zijn en hoe vaak deze zouden kunnen optreden op een eiland.

COLOFON

ONLine informeert over onderzoek, besluitvorming en beleid rond nieuwe luchtvaartinfrastructuur in Nederland. Het is een uitgave van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), onderdeel van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Redactie:
ONL: Robert-Jan Schoonenboom (eindredacteur),
tel. (070) 351 70 24
Direct Dutch: Ruud Hisgen, Remco Zuiderent,
tel. (070) 365 46 77

Productie:
Direct Dutch Publications, tel. (070) 365 46 77

Vormgeving:
Gerard Bik BNO, Den Haag

Druk:
Drukkerij Lakerveld B.V., Den Haag

Redactieadres:
Programmadirectie ONL
Postbus 90771
2509 LR Den Haag
tel. (070) 351 72 15
fax. (070) 351 63 08