



maart 2002

ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven



De samenvatting van het MER stond centraal tijdens de inspraakprocedure

Inspraak 'Schiphol 2003' afgerond

Op 22 februari is de inspraakperiode voor het milieueffectrapport (MER) 'Schiphol 2003' en de uitvoeringsbesluiten afgerond. Gedurende één maand konden burgers, bedrijven en overheidsorganisaties hun mening inbrengen, vragen stellen en specifieke punten ter discussie stellen. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft inmiddels haar definitieve advies uitgebracht. Het laatste woord is nu aan de Eerste en Tweede Kamer.

In het MER wordt beargumenteerd dat het nieuwe normenstelsel, zoals dat in de twee ontwerpbesluiten wordt voorgesteld, een beschermingsniveau biedt, gelijkwaardig met de huidige PKB. Het MER, compleet met de twee ontwerpbesluiten, werd 23 januari 2002 ter inzage gelegd in gemeente- en provinciehuizen en bibliotheken, en het werd ook via internet beschikbaar gesteld. De respons was heel behoorlijk: via e-mail en per post kwamen er in totaal 171 verschillende inspraak-

Luchtspiegel

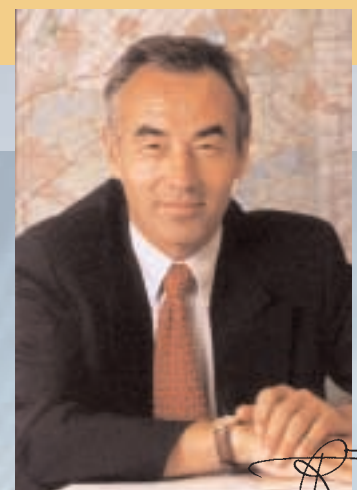
Binnen nu en iets meer dan een maand weten we hoe snel er op de vijfde Schipholbaan gevlogen kan gaan worden. Na herhaaldelijke bespreking in het parlement, het gereedkomen van het milieueffectrapport en het afronden van de inspraakprocedure, zijn de voorbereidingen zo goed als afgerond. Ook de Inspectie V&W, verantwoordelijk voor handhaving in het nieuwe stelsel, is er klaar voor, zo blijkt uit het vierde deel van onze Dossier Schiphol-serie.

Willen we de vijfde baan vanaf 1 januari 2003 in gebruik nemen, dan moet het parlement nog vóór het verkiezingsreces van 26 april de laatste knopen doorhakken. Of dat lukt, is op het moment dat deze ONLine gedrukt wordt, echter onzeker. De Eerste

Kamer heeft aanvullende vragen gesteld en overweegt de minister te verzoeken een advies van de Raad van State aan te vragen. De Tweede Kamer moet de ontwerpbesluiten nog goedkeuren. De Commissie m.e.r., wiens advies samen met een samenvatting van de inspraakreacties door de minister naar de Tweede Kamer is gestuurd, is van mening dat er aanvullend onderzoek gedaan moet worden. De minister vindt dit niet nodig. Bovendien is de extra tijd die daarmee gemoeid zou zijn kostbaar.

De nieuwe Schipholwet met de beide besluiten biedt een betere bescherming tegen geluidbelasting en stelt strengere veiligheidseisen dan nu voor het vierbanenstelsel gelden. Het aantal ernstig gehinderden

in de buitengebieden kan met 50% worden teruggedrongen. Het aantal slaapgestoorden kan met 70% worden teruggebracht. Het verkeer boven Amstelveen en Amsterdam kan met maar liefst 80% worden gereduceerd. De vijfde baan zou daarnaast een groot deel van het nachtelijke verkeer kunnen overnemen dat nu via de Zwanenburgbaan wordt geleid en zo meer stedelijk gebied belast. En bovendien introduceert het nieuwe stelsel sloopzones en restrictiegebieden waarmee de externe veiligheid van het luchtverkeer verbetert. Dat is allemaal winst die niet geïncasseerd kan worden als de vijfde baan niet op 1 januari 2003 in gebruik kan worden genomen. De komende tijd wachten we met spanning de ontwikkelingen in het parlement af.



Rob Dortland

Directeur Programmadirectie ONL



reacties binnen. Drie daarvan waren namens ongeveer 330 mensen of instanties. Dit is veel meer dan bij de Startnotitie MER het geval was.

Op de drie informatieavonden die door ONL werden georganiseerd, was ook mondelinge inspraak mogelijk. Verhoudingsgewijs werd hier maar spaarzaam gebruik van gemaakt; alleen in Hoofddorp (zeven reacties) werd het spreekgestoelte redelijk gebruikt. Daar staat tegenover dat de paneldiscussies op de informatieavonden zeer geanimeerd waren. "Het niveau van de vragen was hoog", zegt Anja Zantinge van ONL. "Mensen hadden zich goed voorbereid, de vragen waren soms behoorlijk technisch van aard."

Strekking reacties

De opkomst en de onderwerpen die ter discussie werden gesteld, verschilden per locatie. Het grootst was de publieke belangstelling in – opnieuw – Hoofddorp. Zeker 250 mensen kwamen erop af, veelal mensen die direct geraakt worden door met name de begrenzingen van sloop- en andere beperkingenzones. De discussie ging dan ook vooral over veranderingen in de eigen woon- of bedrijfssituatie als gevolg van de beperkingen. In Zaanstad en Amsterdam was de opkomst met zo'n 150 personen minder groot en maakten de aanwezigen zich meer zorgen over geluidshinder. Vragen werden vooral gesteld over aanvliegeroutes en geluidsverdeling (zie ook de impressie van de avond in Amsterdam hiernaast).

Sloopzones en hoogtebeperkingen

Hetzelfde patroon is zichtbaar in de geïnventariseerde schriftelijke inspraakreacties. Een aantal reacties uit de directe omgeving, met name Aalsmeer, stelt de sloopzones ter discussie. Het gaat dan vooral om mensen van wie de woningen gesloopt moeten worden en die dit niet willen, bedrijven in de sloopzone die niet kunnen uitbreiden, of projectontwikkelaars in de ruimere omgeving wier plannen bedreigd worden vanwege hoogtebeperkingen.

Milieu

Bezwaren tegen een toename van de geluidbelasting komen met name uit de noordwesthoek van het invloedsgebied (Castricum, Uitgeest) en de zuidoosthoek (Aalsmeer, Uithoorn). Bewoners en gemeenten geven in hun inspraakreacties aan meer handhavingpunten of meetpunten te willen. Verder zijn er veel bezwaren aangetekend tegen het nachtrecht, dat om 6.00 uur eindigt in plaats van 7.00 uur, zoals de insprekers willen. Wat de luchtverontreiniging betreft, geeft een aantal insprekers aan tegen het ontbreken van een specifieke CO₂-norm te zijn, en tegen het gebruik van relatieve emissieplafonds, die gerelateerd worden aan het aantal vliegbewegingen.

De inspraakreacties worden binnenkort door het Inspraakpunt V&W gebundeld en weer ter inzage gelegd bij de instellingen waar ook het MER en de besluiten bestudeerd konden worden. Het Inspraakpunt maakt tevens een notitie met de hoofdlijnen uit de inspraak. De reacties zullen binnen ONL en samen met de minister worden behandeld. De hoofdlijnennotitie zal bovendien samen met het advies van de Commissie m.e.r. aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Nog vóór de zomer zal ONL een antwoord opstellen op de inspraakreacties.

Impressie informatieavonden Schiphol

Amsterdam: liever discussie dan inspraak

De afgelopen weken hebben burgers en belangenorganisaties zich kunnen uitspreken over het MER 'Schiphol 2003' en de uitvoeringsbesluiten. In drie bijeenkomsten in Hoofddorp, Zaanstad en Amsterdam konden geïnteresseerden vragen stellen, discussiëren en zich formeel uitspreken over de toekomst van Schiphol en de vijfde baan. ONLine was aanwezig bij de bijeenkomst in Amsterdam en zag hoe mondige Amsterdammers hun mening gaven.

De avond ging van start met een uitgebreide informatiemarkt. De stands van de diverse, bij het Schipholbeleid betrokken organisaties werden druk bezocht. Daarna kon een plenaire discussie in een aangrenzende zaal bezocht worden. Rob Dortland, directeur Programmadirectie ONL, deed een eerste voorzet door kort de gevolgen van de nieuwe Schipholwet uiteen te zetten. Toen was het woord aan de zaal. Onder leiding van voorzitter Job van den Berg (adviesbureau DHV) kon men in discussie gaan met het panel, bestaande uit Rob Dortland, Pauline Nieuwenhuizen (CGS), Engbert Hofstee (LVNL) en Etiënne van Zuylen (Schiphol). De aanwezige Amsterdammers trokken vrijwel meteen fel van leer. Inzet hierbij was de geluids-overlast en het gebruik van de Oostbaan, waarvan de aanvliegeroute recht over het centrum van de stad leidt.

'Vier en een halve baan maken vijf'

Schiphol kent vier reguliere banen én de Oostbaan. Deze korte landingsbaan is bij harde zuidwestenwind de uitwijkplaats voor landende vliegtuigen. Volgens Schiphol landen er gemiddeld tweeduizend vliegtuigen per jaar op de Oostbaan, volgens de aanwezige Amsterdammers minstens vier keer zoveel. De patstelling hierover bleef de rest van de discussie onveranderd. Sluiting van de Oostbaan is volgens Schiphol uitgesloten. De luchthaven moet immers onder alle weersomstandigheden bereikbaar zijn. Terwijl het publiek van mening bleef dat een aanvliegeroute over Amsterdam bijna barbaars is. Ook al is het luchtverkeer boven de stad in vergelijking met bijvoorbeeld Badhoevedorp marginaal.

Metten is weten

Geluid en de meting van geluidbelasting was het tweede item dat de gemoederen verhitte. In de nieuwe Schipholwet wordt voorzien in verschillende handavings- en monitoringspunten voor de 35Ke-zone en de 20Ke-zone. Voor deze



De kaarten behorende bij de ontwerpbesluiten worden uitvoerig bestudeerd

punten wordt een systeem ontwikkeld om het geluid te kunnen meten of een combinatie van meten en berekenen mogelijk te maken. De aanwezige Amsterdammers maakten zich flink kwaad over het ontbreken van meetpunten in hun stad. De uitgebreide toelichting van Programmadirecteur Dortland ("We kunnen op grond van de gelijkwaardigheidseis alleen op de 35Ke-contour handhaven, de Amsterdamse binnenstad ligt daar ver buiten") bracht hierin geen verandering.

Inspraak

Na ruim een uur moest de voorzitter de discussie afkappen, maar het publiek leek nog niet erg overtuigd. Na de pauze volgde de officiële inspraakronde, waarin burgers zich formeel konden uitspreken over de plannen. De politiek moet de inbreng van deze inspraakrondes meewegen in de besluitvorming. De zaal was inmiddels grotendeels leeggestroomd richting informatiemarkt en de inspraak viel na de felle discussie een beetje tegen. Slechts twee sprekers

beklimmen het spreekgestoelte, waarbij de een zich tegen het nieuwe nachtrecht uitsprak en de ander aanvoerde dat de banen in Schiphol aangepast zouden moeten worden aan de meest voorkomende windrichting. Zo eindigde een eneroverende avond.

Advies Commissie m.e.r. gereed

Op 11 maart heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage haar definitieve advies over het MER 'Schiphol 2003' bekendgemaakt. In oktober 2001 had de Commissie al een voorlopig advies uitgebracht op basis van het concept-MER. De Commissie oordeelt, net als in oktober, kritisch over de onderbouwing van de gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel voor Schiphol ten opzichte van het oude stelsel. Met name de voorgestelde geluidsnorm en de handhaving zou onvoldoende bescherming bieden. Ook twijfelt de Commissie aan de conclusie uit het MER dat de veiligheidsrisico's rond Schiphol de komende jaren niet zullen toenemen. Op deze punten zou nog aanvullend onderzoek gedaan moeten worden. Tevredenheid is er, vergeleken met het eerdere advies, over de toegankelijkheid van de informatie in het MER.

Minister Netelenbos heeft inmiddels aangekondigd dat zij in een brief aan de Tweede Kamer uitgebreid zal reageren op het advies. Hierbij zal ook worden ingegaan op het advies van de Commissie om nader onderzoek voor het MER te verrichten.



Voer voor juristen

De nieuwe Schipholwet en de besluiten hebben ook in juridisch opzicht nogal wat voeten in de aarde gehad. Niet alleen de wet- en besluitteksten zelf, maar ook de procedurele gang van zaken rond het in werking treden ervan stelden ONL-juristen Theo Meester en Titus Ahrens de afgelopen maanden voor het nodige werk. Een blik achter de schermen.

Vorig jaar werd besloten de besluiten om te zetten in algemene maatregelen van bestuur (amvb's). "Dat gebeurde in goed overleg van de minister met de Tweede Kamer", zegt Titus Ahrens. "De algemene maatregelen van bestuur – en het MER – moeten eerst aan inspraak worden onderworpen en via een zogenaamde voorhangprocedure aan de Tweede en Eerste Kamer worden voorgelegd. Verder moet hierover advies aan de Raad van State worden gevraagd. Dan pas kan de minister van V&W, mede namens de minister van VROM, het wetsvoorstel bij de Koningin voordragen voor bekrachtiging. Door de keus voor een amvb is het primaat van de politiek bij de totstandkoming van de besluiten nu beter geregeld."

Beroepsmogelijkheden

Maar er was nog een ander gevolg: in de oorspronkelijke vorm dreigden de besluiten nogal wat onduidelijkheid bij beroepsprocedures te kunnen veroorzaken. Sommige onderdelen van de besluiten hebben het karakter van algemeen verbindende voorschriften, andere richten zich specifiek op een bepaalde partij, zoals de exploitant van de luchthaven. Tegen de eerste groep is in het algemeen geen beroep mogelijk bij de administratieve rechter, tegen de tweede groep onderdelen wel.

"In het oorspronkelijke wetsvoorstel hebben we toen een keuze gemaakt en expliciet bepaald dat beroep op de administratieve rechter op alle onderdelen mogelijk was. Toen de besluiten de vorm van een amvb kregen, stonden we opnieuw voor de vraag om het beroep expliciet te regelen,

om eventueel later bij de rechter problemen te vermijden", aldus Ahrens. "In het debat van de minister met de Kamer is een alternatieve rechtsgang aan de orde geweest. Voor die rechtsgang hebben we toen ook gekozen, en om onduidelijkheid te vermijden, zijn de amvb's op de zogenaamde 'negatieve lijst' van de Algemene wet bestuursrecht geplaatst. Dat betekent dat er geen beroep bij de administratieve rechter mogelijk is." Dat wil uiteraard niet zeggen dat er helemaal geen beroep mogelijk is. "Rechterlijke toetsing blijft altijd mogelijk. Dat kunnen we helemaal niet uitsluiten, nog afgezien van het feit dat we dat ook helemaal niet willen", benadrukt Ahrens. "De procedure is nu alleen iets anders. In plaats van een beroep te doen op de administratieve rechter, kan men nu naar de burgerlijke rechter toetappen. Inhoudelijk kan die dezelfde soort vragen en bezwaren behandelen, algemeen én specifiek."

Klussen

Maar de volgende klussen voor de juristen staan alweer op stapel. Het wetsvoorstel moet nog in de Eerste Kamer worden behandeld en met name de Tweede Kamer zal nog willen spreken over de uitvoeringsbesluiten (de amvb's). Verder is het nieuwe normenstelsel fundamenteel anders dan de oude wetgeving met bijbehorende aanwijzingen. Dat betekent dat allerlei regels die met de oude wet samenhangen, bijgesteld moeten worden. Daarnaast wordt er gewerkt aan de Regeling milieu-informatie, die de informatieverstrekking reguleert van de luchtvaartsector naar de Inspectie V&W. Een juridisch goed doortimmerde regeling is essentieel omdat de Inspectie op basis van die

Hoever is de wet?



De behandeling van de Schipholwet zal binnenkort plaatsvinden in de Eerste Kamer.

Nu de inspraak is afgerond, zijn de blikken weer gericht op het parlement. Zowel de Eerste als de Tweede Kamer zijn op dit ogenblik aan zet. De Schipholwet, die in oktober door de Tweede Kamer is goedgekeurd, moet nog door de Eerste Kamer worden behandeld. Een datum hiervoor is nog niet vastgesteld omdat de senatoren nog te veel vragen over de wet hadden.

De vragen hadden vooral betrekking op de gelijkwaardigheidsvraag, de manier van handhaving, en over procedurele aspecten als het horen van de Raad van State en de rechtsbescherming die de wet biedt. Ook werden er technische en inhoudelijke vragen over het luchthavenindelingbesluit gesteld. ONL heeft in een Memorie van Antwoord de vragen beantwoord. Inmiddels heeft de Eerste Kamer aanvullende vragen gesteld die binnenkort beantwoord zullen

worden in een Nadere Memorie van Antwoord. De Eerste Kamer heeft toegezegd nog vóór het verkiezingsreces (dus voor 27 april) de wet alsnog te behandelen.

De Tweede Kamer, die de wet in oktober goedkeurde, moet zich nog over de uitwerking van de wet in de twee besluiten buigen. Bij de behandeling wil de Kamer ook de uitkomsten van de MER-inspraakprocedure en het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage meenemen. De (eventueel nog aangepaste) besluiten zullen vervolgens voor advies naar de Raad van State gaan om, zo is de planning, ná de zomer door de koningin ondertekend te worden. De resterende maanden tot 1 januari kunnen dan nog gebruikt worden voor het afhandelen van eventuele beroepsprocedures.

informatieverstrekking moet gaan handhaven. Bovendien wordt er een paragraaf in de Regeling opgenomen over het openbaar maken van die informatie, die ook in het overleg tussen de sector en zijn omgeving een rol kan spelen.

Vrijstellingen

Een "heel secuur werk" ten slotte is nog het voorbereiden van vrijstellingen, waar in het overgangsjaar 2003 nog behoefte aan zal zijn, zegt Ahrens. "Men kan straks niet vanaf de eerste dag alle vijf de

banen op Schiphol voluit gaan gebruiken. De vijfde baan moet eerst ingevlogen worden. En bovendien wil Schiphol volgend jaar groot onderhoud plegen aan de Zwanenburgbaan. Dat betekent dat in dat jaar maar beperkt van het vijfbanenstelsel gebruikgemaakt kan worden, en dat betekent weer dat de geluidsverdeling in het begin iets anders kan komen te liggen. Daar heeft de luchthaven een vrijstelling voor nodig, maar dat mag natuurlijk niet tot onnodige extra overlast leiden."

KKBA afgerond

Vorig jaar presenteerde de luchtvaartsector een aantal opties voor de langetermijntoewijding van Schiphol. Om te beoordelen of de voorgestelde opties wenselijk en haalbaar zijn, is de afgelopen maanden door de Programmadirectie ONL en het Centraal Planbureau (CPB) aan een Kengetallen Kosten-Batenanalyse (KKBA) gewerkt, die deze maand wordt afgerond.

Uitgangspunt van de sectorvoorstellen was dat plannen voor de uitbreiding van de luchthaven moeten passen binnen de randvoorwaarden die voor de vijfde baan gaan gelden. Ook in geval van uitbreiding wordt niet langer een maximum gesteld aan het aantal vliegbewegingen, maar zijn grenswaarden voor geluid en externe veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling bepalend. Gelet op de verwachte vraag naar luchtvaart in de toekomst, wil de sector nagaan in hoeverre binnen de randvoorwaarden met een of twee extra banen meer capaciteit gecreëerd kan worden.

ONL heeft in 2001 verschillende onderzoeken laten uitvoeren, op basis waarvan het CPB een globale kosten-batenanalyse heeft gemaakt. Daarbij is vooral gekeken naar de maatschappelijke effecten van de door de sector geselecteerde mogelijkheden van een uitbreiding van het vijfbanenstelsel (6P, 6PK of allebei). Uiteraard is ook (globaal) onderzocht of de voorgestelde uitbreidingsopties passen binnen de milieugrenzen en randvoorwaarden die met de nieuwe Schipholwetgeving voor het vijfbanenstelsel gaan gelden.

Conclusies

Het CPB concludeert dat de welvaartseffecten bij uitbreiding van Schiphol positief zullen zijn, terwijl investeringen van de overheid zeer beperkt kunnen blijven. Het is op basis van de gehanteerde toekomstscenario's in principe mogelijk om, met inachtneming van de bestaande randvoorwaarden, de bestaande capaciteit op Schiphol nog behoorlijk uit te breiden. Door toekomstige verbeteringen, die vliegtuigen veiliger en stiller maken, en door beter en slimmer gebruik te maken van de toestemming die het nieuwe normenstelsel biedt, kan de capaciteit van Schiphol volgens het CPB in theorie nog fors toenemen.

De adviescommissie Wolfson onderschrijft de uitkomsten van de CPB-analyse, maar wijst daarnaast nog op een aantal onderwerpen voor vervolgonderzoek, dat het inzicht in de welvaartseffecten moet verduidelijken. Het gaat dan onder meer over de verdeling van de zogenaamde slots – de ruimte die vliegtuigen krijgen om te stijgen en te landen. De commissie Van Gelder zal binnenkort een advies formuleren.

Initiatief sector

Op basis van de uitkomsten van deze KKBA ligt het voor de hand dat de overheid, geheel in overeenstemming met de ontvlechting van verantwoordelijkheden, zelf geen verdere actie zal ondernemen, maar initiatieven van de sector ook niet zal blokkeren. Het is aan de sector om een voorkeur uit te spreken voor een van de resterende opties. De sector zal daarbij overeenstemming proberen te bereiken met de regio, onder meer over eventuele verschuivingen van de geluidbelasting of beperkte wijziging van de contour waarbinnen geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden. De rijksoverheid komt pas weer als bevoegd gezag in actie als de sector een milieueffectrapportage maakt en als er eventuele wijzigingen zouden moeten worden doorgevoerd in het luchthavenindelingbesluit en/of het luchthavenverkeerbesluit op basis van de Schipholwet.

Er gaat veel veranderen op en rond Schiphol. Vanaf 2003 komt er een vijfde baan én een geheel nieuwe wet- en regelgeving om de toegenomen capaciteit in goede banen te leiden. Welke consequenties gaan deze veranderingen voor de betrokken partijen hebben? Hoe zien zij hun rol en verantwoordelijkheden in de nieuwe situatie, en welke invulling denken ze eraan te (kunnen) geven?
In het vierde deel uit een serie interviews: de divisie Luchtvaart van de Inspectie V&W.

sector als bij ons werkt men grotendeels nog met dezelfde mensen. Die elkaar dus allemaal heel goed kennen, en elkaar in verschillende posities hebben meegemaakt." Die mensen zijn overigens, zo benadrukt Aarsen in één adem door, van onschatbare waarde voor zijn organisatie. "Er zit zowel hier als bij het DG Luchtvaart een gigantische schat aan kennis, die hard nodig is om de handhavingsfunctie te kunnen vervullen. Internationaal is het normaal dat je pas bij een handhavingsdienst aan de bak komt als je jarenlange ervaring in de sector hebt."

Beoordelen

Maar, zoals gezegd, de Handhavingsdienst heeft zich inmiddels zakelijker opgesteld. "We moeten de branche beoordelen in plaats van begeleiden", vat Aarsen het verschil samen. "Luchtvaart heeft lange tijd een aparte plek ingenomen binnen het transportspectrum. Het was geen gewone transportmodaliteit. De onderlinge band en solidariteit tussen Rijksluchtvaartdienst en sector was groot. En een groot deel van de maatschappij voelde dat aan."

Daaraan komt in de nieuwe situatie een einde. Schiphol wordt als een gewoon bedrijf behandeld, dat ervoor moet zorgen dat haar winst binnen de bestaande regelgeving gemaximaliseerd wordt. Al zal Schiphol natuurlijk nooit helemaal een 'gewoon bedrijf' worden. "Daarvoor is de maatschappelijke impact van Schiphol veel te groot."

Schiphol heeft in de nieuwe situatie een 'zorgplicht', een inspanningsverplichting om ook bij tegenslag te proberen de gestelde milieu- en veiligheidsnormen te halen. Aarsen: "Afgaande op het werk dat men de afgelopen jaren heeft verricht en de manier waarop de sector zich nu opstelt, heb ik er alle vertrouwen in dat de sector die verantwoordelijkheid serieus neemt."

Ingrepen

Toch zullen zich straks mogelijk situaties voordoen waarin de normen overschreden gaan worden. Problemen met het Totaal Volume Geluid (TVG) verwacht Aarsen niet, maar de verdeling van

"De Rijksluchtvaartdienst, Schiphol, KLM, vroeger ook Fokker – ze zijn samen groot geworden", zegt Theo Aarsen. "De onderlinge solidariteit was groot. Maar in de nieuwe situatie moeten we naar een zakelijkere, objectievere verhouding toe. Dat is best een uitdaging." Een gesprek met de directeur-hoofdinspecteur van de divisie Luchtvaart van de Inspectie V&W over handhaving in het nieuwe stelsel.

De afgelopen tien jaar is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat een scheiding van beleid, uitvoering en handhaving doorgetrokken.

Inspectietaken zijn sinds vorig jaar ondergebracht bij de Inspectie V&W, waaronder weer vier divisies hangen. Theo Aarsens divisie Luchtvaart is er een van. De divisie kent twee poten: de Uitvoeringsdienst Luchtvaart houdt zich bezig met het verlenen van brevetten, het certificeren van toestellen en het toelaten van bedrijven tot het luchtvaartstelsel. De Handhavingsdienst Luchtvaart is verantwoordelijk voor de controle op de naleving van regels en normen.

De uitdaging voor de Handhavingsdienst zit 'm volgens Aarsen in het creëren van een zakelijke, objectieve verhouding met de sector. "Zowel bij de



Theo Aarsen, Directeur-Hoofdinspecteur Divisie Luchtvaart

FOTO: AD HUPKES

het geluid zal tot dilemma's leiden. De invloed van het weer is ondervangen door deze via de meteorologische normen te verdisconteren. Andere lokale omstandigheden, of ongelukken, kunnen het geplande baangebruik en daarmee de geluidsverdeling wel nog beïnvloeden.

Het bestuursrechtelijk instrumentarium waarmee de Handhavingsdienst eventuele overschrijdingen moet aanpakken, wordt op dit moment nog ontwikkeld. "Het kan, al naar gelang de situatie, variëren van een terechtwijzende brief tot een waarschuwing om binnen een bepaalde termijn de overschrijding terug te dringen. De capaciteit van een baan kan beperkt worden, of de baan kan tijdelijk buiten gebruik worden gesteld. Maar dat zijn forse ingrepen", zegt Aarsen, "met heel verstrekkende gevolgen. Dat doe je niet zomaar." De Handhavingsdienst zal via jaarwerkplannen en de rvw-brede Berichten uit het Toezicht verantwoording afleggen voor de genomen acties.

Effect

"Draconische maatregelen" ziet Aarsen niet zitten. "Het gaat erom welke maatregelen het gewenste effect sorteren", zegt hij. Om daar beter inzicht in te krijgen, wordt nu al proefgedraaid tussen Handhavingsdienst en sector. "We nemen bepaalde scenario's door en bespreken dan hoe wij daarop zouden reageren, en wat de meest effectieve vorm van interventie zou zijn. Dan blijkt de sector nog wel eens te schrikken van het soort maatregelen dat wij zouden moeten nemen."

Voor zover de sector problemen kan zien aankomen, moet men er ook op anticiperen en alternatieve oplossingen creëren. Maar daarvoor is niet altijd voldoende tijd. "Stel dat vanwege

terroristische acties de internationale luchtlijnen tijdelijk verlegd worden, waardoor de spreiding van geluidsoverlast onvoorziene vormen aanneemt. In hoeverre is de sector dan verantwoordelijk voor geluidsoverlast? En tot in welke mate moeten de omwonenden ervoor opdraaien? Welk soelaas kun je bieden in de vorm van compensaties, door een bepaald gebied vervolgens een tijdje te ontzien? Ik ben echt réuze benieuwd hoe we er straks uit gaan komen. Het wordt heel interessant."

COLOFON

ONLine is een uitgave van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), onderdeel van het Directoraat-Generaal Luchtvaart van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. ONLine informeert over het beleid van de rijksoverheid met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Schiphol. De uitgave is bedoeld voor de werkkolleges van ONL en andere betrokkenen en belangstellenden.

Redactie:
Audrey Wei-Yun (ONL), eindredactie
Remco Zuiderent (Direct Dutch Publications)

Productie:
Direct Dutch Publications, Den Haag

Vormgeving:
Gerard Bik BNO, Den Haag

Druk:
Hofstad Druktechniek, Zoetermeer

Oplage:
2250

Redactieadres:
Programmadirectie ONL
Postbus 90771
2509 LT DEN HAAG
tel. (070) 351 7217
fax (070) 351 6308

Internet:
www.onl.rld.nl

Veelgevraagd

In het luchthavenverkeersbesluit wordt uitgegaan van een nachtperiode die duurt van 23.00 uur tot 6.00 uur. Hoe zit het met 'het nachtregime van 23.00 uur tot 7.00 uur', dat in de PKB Schiphol en Omgeving is voorgesteld?

Zowel in het huidige vierbanenstelsel als in het vijfbanenstelsel duurt de nachtperiode van 23.00 tot 6.00 uur. In deze periode geldt het 'nachtregime': strengere regels voor baan- en routegebruik dan overdag. In de PKB Schiphol en omgeving van 1995 is bij wijze van proef, voor een periode van drie jaar, vastgelegd dat het nachtregime ook zou gelden tussen 6.00 en 7.00 uur. Ook werd vastgesteld dat voor dit uur onderzoek naar de gezondheidseffecten door geluidhinder ('slaapverstoringsonderzoek') zou worden gedaan. In afwachting van de

onderzoeksresultaten heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in 1999 besloten om de nachtperiode tot de ingebruikname van de vijfde baan van 23.00 tot 7.00 uur te laten duren. Dit besluit is echter door de Raad van State teruggedraaid. Ondertussen heeft de sector echter het initiatief genomen om deze regels, aangevuld met enkele andere maatregelen, zoveel mogelijk toe te passen tussen 6.00 en 7.00 uur. Dit initiatief heeft een positief effect op de geluidbelasting in de vroege ochtend. Het 'slaapverstoringsonderzoek' zal in de loop van 2002 worden afgerond. Op dit moment kan daarmee nog geen rekening worden gehouden bij de invulling van het luchthavenverkeersbesluit en wordt de nachtperiode van 23.00 tot 6.00 uur gehandhaafd.