



februari 2001

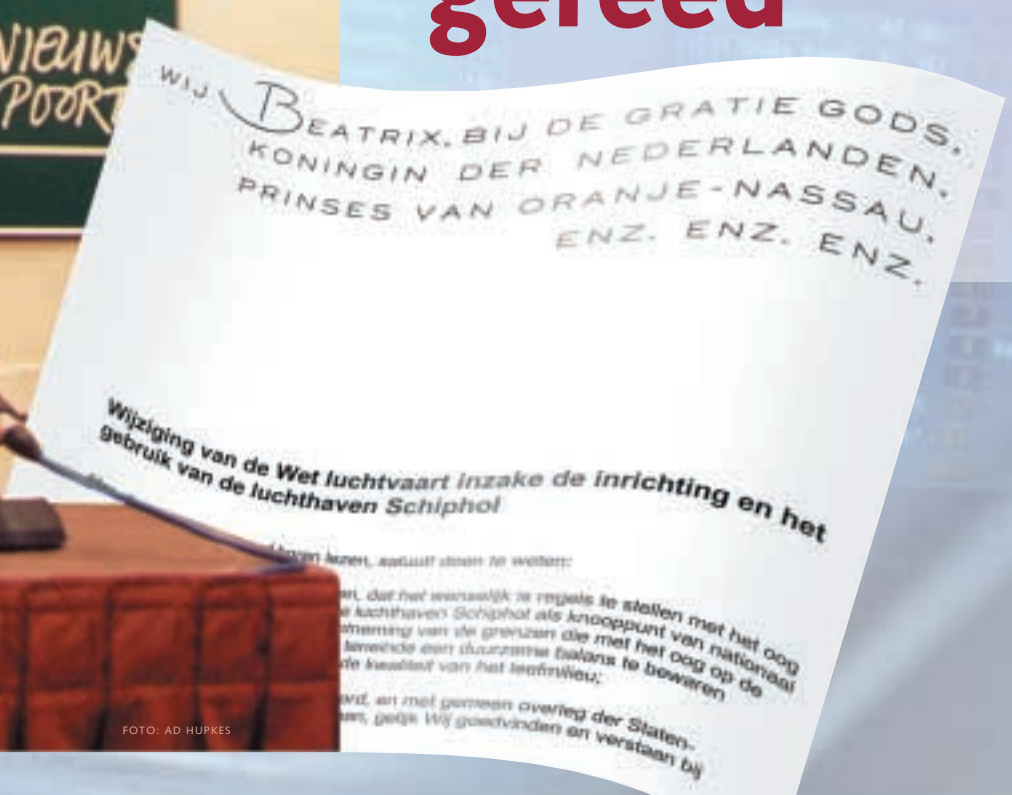
ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

Schipholwet gereed



FOTO: AD HUPKES



Op 26 januari heeft minister-president Kok na afloop van de ministerraad de nieuwe Schipholwet gepresenteerd, die kort daarna ter behandeling naar de Tweede Kamer is gestuurd. De verschillende beleidlijnen en de cruciale nota's van de afgelopen paar jaar zijn samengevloeid in dit wetsvoorstel. Daarmee heeft ONL de hoeksteen opgeleverd voor het gebruik van het vijfbanenstelsel, dat over twee jaar operationeel moet zijn.

Als de vijfde baan straks open gaat, moet er passende wet- en regelgeving zijn om ervoor te zorgen dat expansie van het luchtverkeer niet met méér hinder, lawaai en risico's gepaard gaat. De afgelopen jaren werd duidelijk dat hier een hele nieuwe aanpak voor nodig was, met een nieuwe rolverdeling tussen sector en overheid en een normenstelsel dat beter te meten en te handhaven zou zijn.

Strikt genomen is de nieuwe wet geen op zichzelf staand wetsvoorstel maar een op Schiphol toegesneden wijziging van de bestaande Wet Luchtvaart, waarin de nieuwe uitgangspunten

Luchtspiegel

Dit zesde nummer van ONLine borduurt verder op dezelfde thema's die ook al in het vorige nummer de meeste aandacht vroegen: de wettelijke regelingen die nodig zijn om de vijfde baan vanaf 1 januari 2003 te gaan gebruiken; en de vraag of, en zo ja, hoe Schiphol ook op de lange termijn ruimte kan bieden aan verdere groei van de luchtvaart. Op beide punten is er inmiddels de nodige voortgang geboekt.

Allereerst is de Schipholwet door het kabinet goedgekeurd en naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel is tot op het laatste moment geactualiseerd, zodat ook het eerste advies van de

commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid kon worden meegenomen. Terwijl de Tweede Kamer zich over de wet buigt, kunnen wij bij ONL verder inhoud geven aan de ontwerpbesluiten waar de wet inhoudelijk op steunt. Aan de Milieueffectrapportage die voor deze besluiten nodig is wordt inmiddels ook hard gewerkt sinds de benodigde richtlijnen binnen zijn.

Ook de lange termijn-toekomst van Schiphol is weer wat duidelijker geworden. De luchtvaartsector heeft een jaar van studie en onderzoek afgerond door de minister te laten weten welke mogelijkheden zij voor Schiphol op de lange termijn ziet. Op basis van het

standpunt van de sector, dat in dit nummer door de projectleider van het onderzoek wordt toegelicht, kunnen wij de komende maanden aan de slag met een kosten-baten analyse.

U ziet het: het blijft een kwestie van stevig doorwerken de komende tijd. Met het oog hierop is overigens de interne structuur van ONL aangepast. Meer hierover leest u elders in deze ONLine. Met een verdere optimalisering van onze organisatie willen we ook in 2001 zo effectief mogelijk werken aan de toekomst van onze nationale luchthaven.



Bert de Ruiter

directeur Programmadirectie ONL



wettelijk verankerd worden. Eén daarvan is dat de overheid niet langer kijkt naar aantallen vlieg-bewegingen maar naar de gevolgen ervan, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid en geluid, en daar scherpe grenswaarden aan stelt. Het huidige beschermingsniveau van omwonenden op het gebied van veiligheid en milieu moet ook bij groei van het luchtverkeer op Schiphol gehandhaafd blijven. Om geluids-normen beter te kunnen meten werd onder meer een nieuwe systematiek uitgewerkt die met een Europees gangbare norm werkt.

De wet stelt dat deze uitgangspunten moeten worden verankerd in twee uitvoeringsbesluiten, die op dit moment worden voorbereid. Dat zijn het luchthavenindelingbesluit, dat de ruimtelijke consequenties van het nieuwe regime vastlegt, en het luchthavenverkeerbesluit, dat de grenswaarden en de ermee samenhangende verplichtingen van verschillende partijen regelt. De Schipholwet legt de grondslag voor deze besluiten, onder meer door aan te geven welke zaken er precies in geregeld moeten worden en welke procedures zullen worden gevolgd om ze in werking te laten treden. Op het moment dat de Tweede Kamer de Schipholwet goedkeurt, zullen de uitgewerkte besluiten ter behandeling en inspraak worden voorgelegd (zie ook het kader over de MER-voortgang).

Schiphol als bedrijf

De wet legt ook een nieuwe rolverdeling vast, waarbij de overheid zich beperkt tot het stellen én handhaven van randvoorwaarden waarbinnen de sector de vrijheid krijgt het groeipotentieel op Schiphol zo goed mogelijk te benutten. De wet bevat een regeling waarbij het luchthavenbedrijf een exploitatievergunning krijgt, en geeft bepalingen over informatievoorziening, financiële aspecten en de rechtsbescherming in de nieuwe situatie.

Een belangrijke doelstelling in de nieuwe aanpak is om normen niet alleen beter te kunnen meten, maar ook beter te kunnen handhaven. Daarvoor bleek het nodig de Rijksluchtvaartdienst te

reorganiseren en inspectietaken op luchtvaart-gebied ergens anders binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onder te brengen. Ook deze verandering wordt in de Schipholwet vastgelegd.

PKB

Bij het opstellen van de Schipholwet bleek dat deze op bepaalde onderdelen moeilijk verenigbaar was met de huidige Planologische Kernbeslissing (PKB) voor Schiphol. Dat was begrijpelijk, aangezien deze PKB uit 1995 stamt en nog gebaseerd is op de oude aanpak. Zo wordt in de PKB nog uitgegaan van aantallen vlieg-bewegingen als milieugrens. De Raad van State gaf vorig jaar aan dat de wetsopstellers een heldere keuze moesten maken: óf de huidige PKB moest grondig worden aangepast, óf de PKB zou in zijn geheel ingetrokken en vervangen moeten worden. In het wetsvoorstel wordt voor het laatste gekozen.

Dat is een minder ingrijpende keuze dan het wellicht lijkt. Een PKB bestrijkt een breed scala aan onderwerpen. Veel aspecten, zoals bepalingen over de aanleg van infrastructuur, zijn inmiddels al gerealiseerd of zijn ook in andere PKB's vastgelegd. Bovendien wordt een belangrijk deel van de PKB-voorschriften overgenomen of verwerkt in de wet en de beide besluiten. De huidige PKB zal geldig blijven tot het moment waarop de nieuwe wet en de besluiten in werking treden (1 januari 2003).

Planning

Door de Schipholwet nú aan de Tweede Kamer aan te bieden, blijft de voorbereiding op het vijfbanenstelsel goed op schema. Terwijl het parlement zich over de wet buigt, gaat ONL verder met het afronden van het luchthavenindeling- en luchthavenverkeerbesluit en het maken van de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER). Zodra de wet door de Tweede Kamer is goedgekeurd, kan er een inspraakprocedure voor deze laatste producten worden gestart. Het streven is daarbij nog steeds om het hele pakket aan wet- en regelgeving begin 2002 klaar te hebben.

Eerste geluidsadvies commissie Berkhout

Half januari heeft de commissie Berkhout haar eerste advies uitgebracht. De commissie heeft gekeken naar de manier waarop het kabinet de overgang van de Ke-maat naar de nieuwe geluidsmaat L_{den} wil vormgeven. Een deel van het advies is in de nieuwe Schipholwet verwerkt.



In het advies worden drie concrete aanbevelingen gedaan. Allereerst wordt geadviseerd om de voorgestelde overgangssystematiek te vereenvoudigen. Bij het uitkiezen van de handhavingpunten wordt een 35 Ke-contour gekozen met niet meer dan 10.000 geluidbelaste woningen. Het voorstel van het kabinet was om vervolgens de L_{den} -contour te zoeken die het beste bij deze Ke-contour past. Op en nabij deze (L_{den} -)contour zouden dan handhavingpunten worden geplaatst. De commissie adviseert die tussenstap over te slaan en direct op of nabij de 35 Ke-contour punten te kiezen. Het kabinet heeft dit advies opgevolgd en in de Schipholwet verwerkt.

De tweede aanbeveling betreft de keuze van het kabinet om bij het berekenen van de overgang één verkeersscenario te hanteren. Op zich kan de commissie zich hierin vinden, maar zij maant wel tot grote zorgvuldigheid bij het uitkiezen van dit basis-verkeersscenario (het "grenswaarde-scenario"). In het onderzoek voor het Milieueffectrapport zou ook bekeken moeten worden hoe gevoelig de overgangssystematiek is voor bepaalde variaties van dit scenario die vanuit de praktijk mogelijk zijn. Volgens de commissie zou daarbij ook gekeken moeten worden naar de ligging van de handhavingpunten. Ook deze aanbeveling is door het kabinet overgenomen en wordt in het MER én het luchthavenverkeerbesluit verwerkt.

De commissie vindt tenslotte dat het Totaal Geluidsvolume (TGV) dat Schiphol vanaf 2003 jaarlijks mag produceren, op een andere manier bepaald zou moeten worden dan het kabinet

voorstelt. De nu gekozen methode vindt men te onnauwkeurig. De commissie stelt een alternatieve methode voor die gebaseerd is op een "geluidslandschap" dat zich tot de verdere omgeving van Schiphol uitstrekt (tot aan de 20 Ke-grens). Deze methode, aldus de commissie, "zou kunnen bijdragen aan een betere bescherming voor de omwonenden van Schiphol en aan meer flexibiliteit voor de luchtvaart-sector". De commissie geeft aan dat de consequenties van zo'n alternatieve methode nog niet helemaal kunnen worden overzien, en stelt voor dit systeem de komende jaren te gaan testen.

Omdat nog niet duidelijk is hoe bruikbaar het "geluidslandschap"-TGV is, neemt het kabinet dit laatste advies voorlopig niet over. De kritiek op de gekozen methode wordt echter wel serieus genomen en daarom is de commissie gevraagd een nadere onderbouwing hiervan te geven. Verder zal in samenwerking met de commissie worden bekeken of het aangedragen alternatief op zo'n manier uitgewerkt en eventueel getest kan worden, dat er een gelijkwaardig, handhaafbaar en uitvoerbaar beheersinstrument ontstaat.

Startschot MER-schrijvers



Ook luchtverontreiniging en geur zullen in het Milieueffectrapport behandeld worden.

Terwijl de Schipholwet ter behandeling naar de Tweede Kamer is gestuurd, zijn de opstellers van het Milieueffectrapport (MER) voor het vijfbanenstelsel aan de slag gegaan. Na de vorig jaar uitgebrachte startnotitie MER zijn onlangs ook de benodigde richtlijnen voor het MER beschikbaar gekomen. Die omschrijven welke onderwerpen in het MER behandeld moeten worden.

Enige doortastendheid is daarbij wel geboden: het streven is om het MER deze zomer te hebben afgerond. Zodra de Schipholwet door de Tweede Kamer is goedgekeurd, is het immers zaak zo snel mogelijk de ontwerpbesluiten (luchthavenindeling- en luchthavenverkeerbesluit, zie ook het hoofdartikel) te presenteren. Deze besluiten worden onderbouwd met de informatie uit het MER, en het is dan ook de bedoeling om de ontwerpbesluiten en het MER samen ter inzage te

leggen om inspraak mogelijk te maken. Tegelijk zullen de besluiten ook in een zogenaamde "voorhang"-procedure aan de Tweede Kamer worden voorgelegd.

De inhoud van dit MER zal enigszins afwijken van wat doorgaans in soortgelijke rapporten wordt beschreven. Er zal geen sprake zijn van

alternatieve voorstellen of uitvoeringsvarianten. Het doel is ook niet om tot strengere of soepeler normen voor Schiphol te komen. Het MER moet aantonen of het beschermingsniveau van de nieuwe normen gelijkwaardig is aan wat eerder in de PKB voor Schiphol is vastgelegd. Het kabinet en de Tweede Kamer hebben eerder afgesproken dat deze gelijkwaardigheid voorop moet staan.

Volgens de onlangs bekend gemaakte MER-richtlijnen moet het rapport in elk geval de volgende informatie bevatten over de twee besluiten:

Luchthavenindelingbesluit

- Het vaststellen van de grenzen van het beperkingengebied
- Het vaststellen van de grenzen van sloopzones

Luchthavenverkeerbesluit

- De ligging van de handhavingpunten
- Het bepalen van de grenswaarde voor het Totaal Geluidsvolume (TGV)
- Het bepalen van de grenswaarde voor het totaal risicogewicht
- Het bepalen van emissieplafonds voor luchtverontreiniging
- Het bepalen van maatregelen op het gebied van geur

Tijdig reserveren!

Ook op de lange termijn moet groei van de luchtvaart op Schiphol worden opgevangen, was de stelling van het kabinet toen de eilandoptie eind 1999 voorlopig terzijde werd gelegd. Maar hoe precies, dat moest nog verder worden uitgezocht. De minister gaf de kaders aan waarbinnen groei zou moeten plaatsvinden en vroeg vervolgens de sector een voorkeur uit te spreken voor een uitbreidingsscenario. Na een jaar van uitgebreid onderzoek heeft de sector nu laten weten nog twee opties te overwegen, waar men de komende maanden nog verder op wil studeren. ONLINE sprak met projectleider Joop Krul van Schiphol Group over de lange termijnplannen van Schiphol.



Joop Krul, projectleider Business Case Luchtvaartsector.

FOTO: AD HUPKES

De luchtvaartsector ziet ook op de lange termijn nog kansen voor uitbreiding van de luchtvaartcapaciteit op Schiphol. Dat blijkt uit een brief die minister Netelenbos vorige maand van de sector (Schiphol, KLM en de LVLN) ontving. Die uitkomst is minder concreet dan vooraf werd gehoopt: de sector heeft weliswaar het aantal potentiële uitbreidingsscenario's tot twee gereduceerd, maar kan zich nog niet definitief voor één van de twee uitspreken. Men vraagt dus om meer tijd, maar

verzoekt wel al om een ruimtereservering voor de resterende opties.

Progressie

Er is desondanks wél belangrijke vooruitgang geboekt, vindt Joop Krul. "We begonnen onze studie naar de lange termijnmogelijkheden op Schiphol indertijd met zo'n 50 verschillende stelsels. Eind vorig jaar was dat aantal teruggebracht tot een stuk of vijf opties, waarvan er nu

nog twee overblijven die we verder moeten bestuderen." En het had weinig gescheeld of er was een definitieve kandidaat uit de bus gerold. "In principe had de hele sector een duidelijke voorkeur voor een zesbanenstelsel met een extra baan parallel aan de vijfde baan. Alleen kleeft er aan deze optie een belangrijk operationeel nadeel. "Bij harde westenwind kan deze extra zesde baan - die in noord-zuid richting zou liggen - niet gebruikt worden. Dat zou bij verdere groei van het

luchtverkeer een fors capaciteitsverlies kunnen betekenen. Vandaar dat we de optie willen handhaven om ook een parallelle Kaagbaan aan te leggen, waar een beperkt aantal keren per jaar naar uitgeweken zou kunnen worden."

Krul is zich terdege bewust van de nadelen die aan de parallelle Kaagbaan kleven. "Strikt genomen past zo'n zevende baan binnen de milieugrenzen die voor Schiphol worden vastgesteld. Geluidsoverlast zou het probleem niet zijn." Maar de vraag is of bewoners van Amsterdam bereid zijn te accepteren dat er straks - zij het dan af en toe - een flinke stroom vliegtuigen over hun hoofd de parallelle Kaagbaan nadert. "Dat is een bestuurlijk-maatschappelijk probleem, dat wellicht meegenomen zou moeten worden in de kosten-batenanalyse die het Rijk van de lange termijnvoorstellen maakt."

Studie

De sector blokt de komende maanden dus nog even door. Allereerst op de mogelijkheid om de zesde baan ook zónder die parallelle Kaagbaan beheersbaar te gebruiken, want dat zou uiteraard de voorkeur genieten. "We moeten bijvoorbeeld helder zien te krijgen hoe groot het daadwerkelijke capaciteitsverlies zou zijn. We weten inmiddels dat

[lees verder op pag 4](#)

Business case getoetst in KKBA

De banenstelsels die de sector in haar business case voor nader onderzoek aandraagt, passen binnen de randvoorwaarden van de overheid voor verdere uitbreiding van Schiphol. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de nota Toekomst Nationale Luchthaven (TNL) van december 1999. Zowel 6P (aanleg van een extra baan tussen de Zwanenburgbaan en de 5^e baan) als 7PK (aanleg van zowel een 6^e baan als een parallelle Kaagbaan) vallen onder de "beperkte aanpassingen van het banenstelsel van Schiphol" die in de nota TNL worden genoemd. Enkele andere in de nota TNL opgenomen mogelijkheden worden niet door de luchtvaartsector voorgedragen. Het gaat hierbij met name om de aanleg van alleen een parallelle Kaagbaan waarbij de Buitenveldertbaan óf de Aalsmeerbaan grotendeels buiten gebruik worden gesteld.

Op korte termijn zal de minister van V&W (mede namens de ministers van EZ en VROM) aangeven op welke manier de voorstellen van de luchtvaart-

sector in een Kengetallen Kosten-Baten Analyse (KKBA) zullen worden onderzocht. In de KKBA zullen de globale *maatschappelijke* kosten en baten van uitbreiding van het vijfbanenstelsel op Schiphol in kaart worden gebracht. Omdat het gewent is de verantwoordelijkheden tussen luchtvaartsector en overheid scherp te scheiden ("ontvlechting"), zullen de betrokken ministers in principe uitgaan van de door de sector voorgedragen banenstelsels. Voorwaarde is wel dat de sector voldoende argumenten geeft voor het laten vervallen van de andere mogelijkheden die de nota TNL noemt.

De resultaten van de globale kosten-baten analyse zijn van belang voor besluitvorming over de formele (vervolg-)procedure. Het streven is dus dat de ministers nog vóór de zomer een besluit nemen of, en zo ja, hóe de procedure wordt voortgezet.

Veelgevraagd

Waarom zijn er aparte uitvoeringsbesluiten nodig voor de nieuwe aanpak voor Schiphol? Kan dit niet in z'n geheel in de Schipholwet geregeld worden?

Het is gebruikelijk dat in een wet de algemene grondslagen worden neergelegd. De meer gedetailleerde uitwerking daarvan vindt dan plaats in uitvoeringsbesluiten. Daarmee kan beter rekening worden gehouden met specifieke omstandigheden. Dit doet overigens niets af aan de mate van hardheid van de gestelde grenzen. De besluiten moeten passen binnen het

in de wet gestelde kader. Bovendien worden de besluiten ook aan de Tweede Kamer voorgelegd. Ook de rechter toetst de besluiten uiteindelijk aan de wet.

Kan de overheid in het nieuwe stelsel, net als bij de boete van vorig najaar, ingrijpen als de geluidsgrenzen rond Schiphol worden overschreden?

Ook in het nieuwe stelsel worden grenzen aan milieu en veiligheid gesteld. De Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL) zal namens de

minister van Verkeer en Waterstaat controleren of Schiphol binnen deze grenzen blijft. Bij overschrijding kan de HDL maatregelen opleggen waarmee de overschrijding wordt teruggedrongen. Dat gaat verder dan het geven van een boete. Zo kan bijvoorbeeld het aantal starts en landingen verminderd worden of kan een baan voor een bepaalde periode worden gesloten. Als regels voor het gebruik van routes worden overtreden kan een boete worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij of aan de luchtverkeersleiding.

Hoe zit het met het risico voor omwonenden van Schiphol als het vliegverkeer verder groeit?

De kans dat individuele personen of groepen mensen op de grond het slachtoffer worden van een vliegtuigongeluk wordt bepaald door de veiligheid van de vliegtuigen en de plaats waar gevlogen wordt. De veiligheid van de vliegtuigen zelf wordt door diverse internationale regels gereguleerd. Er worden twee grenzen gesteld aan de luchtvaart om het risico voor omwonenden te beperken. In de eerste plaats wordt een grens gesteld

aan het totale risico ten gevolge van al het vliegverkeer rond de luchthaven. Uit statistische gegevens blijkt dat de kans op een ongeval het grootst is in de nabijheid van de baankoppen. Daarom is een tweede grens bepaald, namelijk dat er in een bepaalde zone geen woningen of bedrijven mogen zijn. En in een wat groter gebied mag het aantal woningen niet toenemen en mogen bijvoorbeeld geen scholen of ziekenhuizen gebouwd worden. De minister van VROM overlegt met bestuurders in de regio of er nog aanvullende maatregelen moeten worden genomen.

vervolg van pag 3

de gewraakte harde westenwind zich op jaarbasis zo'n 7 á 8% van de tijd voordoet. "Maar een vraag is bijvoorbeeld op welke tijdstippen die westenwind zich verhoudingsgewijs het vaakst voordoet. Als het 's nachts vaker voorkomt, is het natuurlijk minder erg dan wanneer je 's ochtends vroeg de hoogste risico's loopt." Ook wil men studeren op bedrijfsmatige manieren om het capaciteitsverlies te beperken, bijvoorbeeld met behulp van scheduling of door gebruik te maken van andere luchthavens. Daarnaast wil de sector zich verder verdiepen in de mogelijkheden om een parallelle Kaagbaan met een minimum aan overlast voor de omgeving te gebruiken. "We willen meer operationele kennis vergaren, bijvoorbeeld over alternatieve aanlegroutes waarbij je de hinder voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt."

Door op deze twee sporen verder te studeren, wil de sector op vrij korte termijn haar standpunt verder aanscherpen. "We streven ernaar om dit najaar meer duidelijkheid te verschaffen over het lange termijnscenario waar we als sector voor kiezen." Daarnaast zal het onderzoek van de sector zich op een aantal verwante zaken richten. "Deze hele exercitie is gebaseerd op de veronderstelling dat het luchtverkeer de komende twintig jaar zou kunnen verdubbelen. Wat betekent die toename voor het integrale luchtruim en de luchthaven op het gebied van veiligheid? En wat zijn de consequenties voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol? Wanneer zal er meer areaal nodig zijn, welke gevolgen heeft het voor spoorcapaciteit?"

Tijd en ruimte

Tijd is in deze discussie schaars. Houdt de sector, door zich nog niet definitief voor één scenario uit te spreken, haar omgeving niet nodeloos in

spanning? "Nee", vindt Krul. "Het Rijk kan nu verder met de ККВА, en het heeft zelfs voordelen om daarbij twee alternatieven te kunnen vergelijken." Naast het Rijk kijken natuurlijk ook provincie en gemeenten met spanning toe, met name afwachting welke ruimte - direct en indirect - uiteindelijk voor de luchthaven geclaimd zal worden. "Maar in dat opzicht hebben wij nét zomin belang bij vertraging als de gemeenten en het bedrijfsleven in de regio. Er staan binnen Schiphol plannen op stapel voor het verplaatsen van vrachtafhandeling naar het gebied dat ook voor een parallelle Kaagbaan is gereserveerd, en voor het creëren van ruimte voor nieuwe passagiersterminals. Die plannen worden beïnvloed door de locatiekeuze voor uitbreiding op de lange termijn. Maar de behoefte aan nieuwe terminals, bijvoorbeeld, wordt binnen een paar jaar nijpend, dus ook wij hebben geen tijd te verliezen. Een andere stok achter de deur is het nieuwe streekplan, dat over één à twee jaar vastgesteld moet worden, dus er moet op korte termijn duidelijkheid komen."

Toch vraagt de sector de minister om voor beide opties (6P én 7PK) ruimte te reserveren. "Puur om te voorkomen dat, móchten we straks voor het ene of het andere scenario kiezen, we plannen niet eens meer kunnen uitvoeren. Als je in dit gebied niet reserveert, ben je te laat." Het is volgens Krul niet verstandig om ruimteclaims voor één van beide opties op te geven voordat deze goed zijn onderzocht. "Al was het alleen maar om de kosten van latere beslissingen in de hand te houden. Eén van de nadelen van een parallelle Kaagbaan is dat er de afgelopen jaren al flink in de omgeving is gebouwd. Als tot aanleg besloten zou worden, gaan daar dus grote desinvesteringen mee gepaard, die alleen nog maar groter zullen uitvallen als je nu geen ruimte reserveert. En als je rond de zesde



De twee banenstelsels waar de sector nog verder onderzoek naar doet.



FOTO: AD HUPKES

baan, waar het nog leeg is, nú geen ruimte reserveert, zit je daar straks met precies hetzelfde probleem." De beoogde ruimtereservering is dus niet meer dan een voorbeeld van pragmatisch denken? "Precies. Vergeet niet dat we met deze keuzes alleen een intentie uitspreken. Hoe Schiphol op de lange termijn uitpakt, is nog lang

niet zeker. Wie weet is er te zijner tijd geen draagvlak voor verdere uitbreiding, of misschien kunnen we door stillere vliegtuigen wel meer capaciteit kwijt op minder banen. Maar misschien zijn de zesde of zevende straks wél nodig, en dan zou het kortzichtig zijn om het gebied nu vol te bouwen."

ONL op nieuwe leest geschoeid

Aan het begin van het nieuwe jaar heeft ONL de belangrijkste activiteiten op een rijtje gezet die in 2001 afgerond of in gang gezet moeten worden. Aan de hand van deze inventarisatie en de bijbehorende planning is, net als vorig jaar, kritisch gekeken naar de inrichting van het eigen werkproces. Met een verdere stroomlijning van de organisatie wil ONL ook in 2001 zo effectief mogelijk kunnen opereren.

In de loop van 2000 was al duidelijk geworden dat drie van de vier oorspronkelijke deelprojecten binnen ONL nauwer samen moesten gaan werken: Normering, Middellange Termijn en Ontvlechting. De belangrijkste producten die na verschijnen van de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven (TNL) opgeleverd moesten worden, konden alleen met een geïntegreerde aanpak tot stand komen. De nieuwe Schipholwet

is het eerste resultaat van deze intensievere interne samenwerking.

Daarnaast is het karakter van het vierde deelproject, ONL-Lange Termijn, het afgelopen jaar nogal veranderd. De aansturing van het onderzoek naar de mogelijkheid van een luchthaven in zee is sinds kort ondergebracht bij het nieuwe bureau Flyland. Dit betekent dat de werkzaamheden voor

de Lange Termijn zich voornamelijk beperken tot de locatie Schiphol. Nu de sector de business case aan de minister heeft aangeboden, is de eerste stap het uitvoeren van een Kengetallen Kosten Baten Analyse (ККВА). Mede op grond van deze analyse moet het kabinet afwegen of een beperkte uitbreiding van Schiphol, met een zesde of zevende baan na 2010, mogelijk en wenselijk is. Deze opties moeten echter wél aan dezelfde milieu-randvoorwaarden voldoen die nu voor de vijfde baan worden ontwikkeld. Vandaar dat ONL er nu voor gekozen heeft ook het Lange Termijnproject in de nieuwe opzet te integreren.

Op basis van deze veranderingen is besloten het aantal deelprojecten binnen ONL van vier naar twee terug te brengen. Alle beleidsmatige werkzaamheden worden gebundeld in het project "Middellange en Lange Termijn" (MLT). Binnen MLT kunnen drie clusters onderscheiden worden: "MER en Ruimtelijke Ordening", "Normering" en "ККВА". Voor de juridische ondersteuning bij de verschillende activiteiten is een nieuw deelproject gestart: "Juridische Aspecten Schiphol" (JAS). Het is overigens niet de bedoeling om de nieuwe structuur vergaand te formaliseren. ONL blijft een kleine, informele organisatie met zo min mogelijk interne schotten.

Naast deze procesmatige veranderingen hebben er tenslotte ook personele wijzigingen plaats gevonden. Twee projectmanagers, Jan Nicaise en Ton van Essen, hebben begin 2001 een andere werkring gevonden. Waar het nodig is, zullen nieuwe medewerkers worden aangetrokken om de noodzakelijke voortgang van het werk veilig te stellen.

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 Publications: 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:
Hofstad Druktechniek, Zoetermeer

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

Internet:
www.onl.rld.nl

