



juni 2001

ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

Kamerbehandeling Schipholwet

Het uur van de waarheid



FOTO: BENELUX PRESS

In de tweede helft van juni gaat de Tweede Kamer naar verwachting in debat over de Schipholwet. De wet, die vanaf 1 januari 2003 de huidige PKB rond Schiphol moet vervangen en de wettelijke verankering van de nieuwe aanpak rond het vijfbanenstelsel moet verzorgen, was al eerder naar de kamer gezonden, en dat resulteerde in een lijst met vragen die de minister onlangs heeft beantwoord. Als de wet wordt aangenomen, is een belangrijke horde genomen en zal de eindsprint naar de vijfde baan kunnen worden ingezet.

Dat de Schipholwet nog vóór de zomer in de Tweede Kamer behandeld zou worden, daar was ONL veel aan gelegen. "Rekening houdend met de tijd die waarschijnlijk nodig is voor beroepsprocedures en schorsingsverzoeken, willen we de wet in januari 2002 gereed hebben", aldus Paula Frederiks van ONL. "En in de tussentijd moeten zowel het MER als de uitwerking van de wet in de twee luchthavenbesluiten nog gerealiseerd worden." Het ontwerp-luchthavenverkeers- en luchthavenindelingsbesluit zal bovendien nog in een zogenaamde voorhangprocedure aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. Dat kan pas als de Tweede Kamer het wetsvoorstel heeft aangenomen. "Dus als de wetsbehandeling tot na het zomerreces was uitgesteld, waren we in de problemen gekomen."

In enkele weken tijd hebben ONL-medewerkers dus geprobeerd de vragen van de kamerleden zo

goed mogelijk te beantwoorden. Uit de vragen bleek dat de grote partijen zich op hoofdlijnen in de nieuwe aanpak van de wet kunnen vinden. Daarbij wordt wel sterk benadrukt dat de gelijkwaardigheid van het nieuwe normenstelsel aan de 'oude' milieunormen niet in gevaar mag komen. De kleinere partijen tonen zich op dat punt wat sceptischer en zijn ook niet altijd even gelukkig met het voorstel de PKB te laten vervallen. Op het punt van geluidsoverlast en veiligheid hebben alle partijen dan ook de nodige inhoudelijke vragen gesteld. Andere uitschieters onder de vragen gaan over de vraag hoe de handhaving zal worden georganiseerd en over de uitwerking van de wet in de m.e.r. en de besluiten. De kamerleden hadden graag meer zicht gehad op de inhoud van de laatste twee, en hoewel deze pas na de zomer gereed zullen zijn, heeft ONL geprobeerd in de antwoorden zoveel mogelijk informatie hierover te verstrekken.

Luchtspiegel

Behalve informatie over nieuwe ontwikkelingen rond het Schipholdossier vindt u in deze ONLine, anders dan u van ons gewend bent, ook een terugblik op de recente ONL-historie. Directeur van het eerste uur Bert de Ruiter heeft namelijk, zoals u aan de foto bij deze column al kunt zien, onlangs zijn taken aan mij overgedragen. Een gepast moment om even stil te staan bij wat er de afgelopen twee jaar is bereikt. Ik heb er het volste vertrouwen in dat we op basis van het voortreffelijke werk van Bert onze klus de komende tijd kunnen afronden.

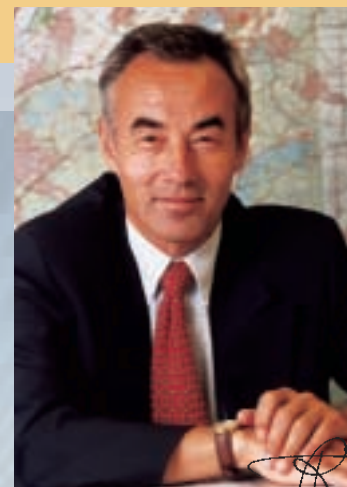
Terug naar de actualiteit: bij ONL houden we momenteel even de adem in. Naar verwachting

buigt de Tweede Kamer zich tijdens de tweede helft van juni voor de tweede maal over de Schipholwet, een cruciaal moment op weg naar de ingebruikname van het vijfbanenstelsel op Schiphol in 2003.

De parlementariërs gaven ons begin april een pakket huiswerk in de vorm van tientallen vragen naar aanleiding van het wetsvoorstel. Kritische vragen, soms van heel fundamentele aard, maar heel vaak geformuleerd vanuit een positieve grondhouding ten opzichte van het wetsvoorstel. De afgelopen maanden hebben wij bij ONL geprobeerd daar zo goed mogelijke antwoorden op te formuleren.

Maar niet alleen ONL en de Tweede Kamer zijn druk bezig met de Schipholwet: ook elders wordt al driftig

nagedacht over de manier waarop de wet straks zijn beslag in de praktijk moet krijgen. Onder aanvoering van de Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL) is de sector begonnen met proefdraaien. Sector en overheid doen dat gezamenlijk en ook andere partijen zullen hierbij worden betrokken. Want wil er op 1 januari 2003 gelijk helder en effectief gehandhaafd worden, dan moet daar zowel op technisch vlak als qua onderlinge afspraken nog wel het een en ander voor geregeld worden. In het eerste deel van een reeks interviews leest u over de manier waarop de diverse betrokkenen - in de eerste aflevering de CGS - zich op de nieuwe systematiek voorbereiden.



Rob Dortland
directeur Programmadirectie ONL



Plannen sector onder de loep

De luchtvaartsector wil op lange termijn graag over een zesde, en wellicht ook over een zevende baan op Schiphol kunnen beschikken. ONL wil nagaan wat de belangrijkste maatschappelijke effecten van een eventuele uitbreiding van de luchthaven zijn.

Op 21 februari werd een informatiebijeenkomst georganiseerd voor overheden, milieu- en andere maatschappelijke organisaties. Daar lichtte de sector haar plannen toe en zette ONL uiteen hoe zij deze plannen via een zogenoemde Kengetallen Kosten-Baten Analyse (KKBA) wil toetsen.

De sector vraagt in haar businesscase, zoals gepresenteerd op 21 februari, om ruimte-reservering voor uitbreiding van het aantal banen. Daarna kan de capaciteit van Schiphol aanzienlijk toenemen. Bedrijfseconomisch gezien is dit aantrekkelijk, nu de verwachting is dat de vraag naar luchtvaart ook op langere termijn zal groeien. Maar wat zijn de maatschappelijke voor- en nadelen van de plannen?

De KKBA, zo legde Nol Verster namens ONL op de bijeenkomst uit, zal moeten bijdragen aan de beantwoording van enkele belangrijke vragen: passen de ideeën van de sector binnen de ruimte die de nota Toekomst Nationale Luchthaven aangeeft voor verdere uitbreiding van Schiphol op lange termijn? Wat zijn de belangrijkste directe en indirecte effecten van een dergelijke uitbreiding? Ontstaan er bijvoorbeeld



FOTO: AD HUPKES

knelpunten op het (spoor)wegennet bij een flinke groei van het aantal passagiers dat van en naar Schiphol reist? Is een verdere doorgroei van de luchthaven wel in te passen, binnen de milieu- en veiligheidsgrenzen die het kabinet nu stelt? Deze informatie is van belang voor een besluit van het kabinet om al dan niet een formele procedure te starten. Een dergelijke procedure is nodig om binnen enkele jaren een definitief besluit te kunnen nemen over de exacte ruimtelijke- en milieugrenzen waarbinnen een verdere uitbreiding van Schiphol toegestaan is.

Onder de deelnemers aan de informatiebijeenkomst bleek tijdens de plenaire slotsessie over het algemeen draagvlak te bestaan voor de voorgestelde aanpak van de KKBA, al werd er ook kritiek geuit. Onder andere door de milieu-organisaties werd de aandacht gevestigd op de vraag hoe aan de KKBA een nadere maat-

schappelijke weging te geven. Hoe zwaar telt elk aspect mee in de te nemen beslissing?

De opstelling van de KKBA wordt begeleid door de Commissie Wolfson, terwijl op de te volgen procedures zal worden toegezien door de begeleidingscommissie Lange Termijn, onder leiding van dhr. van Gelder. Concrete suggesties voor aanpassingen aan de KKBA, zo gaf Dick Bres van ONL aan, zijn overigens van harte welkom. Begin september zal het Centraal Planbureau het KKBA-rapport afleveren, dat vervolgens met de verschillende partijen besproken zal worden.

Tweede Schipholpanel denkt mee

Kort na de bijeenkomst met de maatschappelijke actoren vond ook de tweede Schipholpanel-sessie plaats. Daarin werden de plannen van de sector aan een representatieve groep burgers voorgelegd. Een opvallende uitkomst daarbij was dat zorgen over geluidsoverlast op de tweede plaats komen. Het panel bleek zich meer zorgen te maken over de vraag of de geschetste toename van het vliegverkeer niet de veiligheidsnormen in gevaar brengt. Ook de paneldiscussie geeft aan dat sommigen betwijfelen of de uitkomsten van de KKBA - die men in principe toejuicht - wel zorgvuldig zullen worden afgewogen. Het beeld van een of twee extra banen roept in eerste instantie zorgen op bij de burger over de gevolgen hiervan, maar voor de meerderheid weegt het voordeel dat Nederland over een internationaal concurrerende luchthaven kan blijven beschikken toch zwaarder.

Flyland trapt af

Een luchthaven in zee, kan dat? Anderhalf jaar geleden concludeerde het kabinet dat deze vraag nog niet goed beantwoord kan worden. Daarom zal het speciaal daartoe opgerichte onderzoeksbureau Flyland de komende vijf jaar uitgebreid onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van een luchthaven in zee, zonder daarbij overigens in te gaan op de wenselijkheid ervan.

Op 22 maart werd in IJmuiden een startbijeenkomst georganiseerd waarop Flyland haar onderzoeksprogramma aan een breed scala van betrokken partijen presenteerde.

Raad van State: "Besl"

Begin mei heeft de Raad van State een belangrijke uitspraak gedaan over de aanwijzingen bij de PKB-Schiphol, die door de nieuwe systematiek vervangen moeten worden. De Vereniging Milieudefensie had bij de Raad van State de 'fictieve weigering' van de minister aangekaart om te beslissen over de bezwaren die eerder tegen de PKB-aanwijzingen voor het vier- en het vijfbanenstelsel zijn ingediend. De Raad stelde Milieudefensie in het gelijk voor wat betreft de aanwijzingen voor het vierbanenstelsel. De minister moet nu op korte termijn over de bezwaren hiertegen



FOTO: FOTO KARST

De bijeenkomst beperkte zich daarbij niet tot voorlichting. In enkele workshops werden de onderzoeksvragen ook inhoudelijk met de deelnemers besproken. De adviezen die daar uit kwamen, zullen door de verschillende onderzoeksgroepen in het programma worden verwerkt (zie kader). Volgens Maud Groenberg, programmamanager van Flyland, was dit een cruciaal onderdeel van het programma, omdat naast wetenschappelijke borging ook maatschappelijke consultatie een belangrijk uitgangspunt van het onderzoeksprogramma is: "Flyland is een onafhankelijk, neutraal onderzoeksbureau. We zijn niet verantwoordelijk voor de manier waarop onze onderzoeksresultaten straks worden geïnterpreteerd, maar wel voor de vragen waarmee we het onderzoek vormgeven. Voor die vragen willen we draagvlak creëren. Daarom is het zo belangrijk dat iedereen meedoet. Nu heeft iedereen de kans om mee te denken en te praten over de vragen."

"De bijeenkomst was dan ook op een heel ruime doelgroep gericht: alle organisaties die volgens ons mogelijk bij dit onderwerp betrokken

Een leuke klus

Bijna twee jaar nadat hij als directeur van ONL begon, heeft Bert de Ruiter op 1 mei zijn taken overgedragen aan Rob Dortland, met wie hij de afgelopen jaren binnen ONL al nauw heeft samengewerkt. Een mooi moment om, aan de vooravond van de behandeling van de Schipholwet door de Tweede Kamer, met de scheidende directeur en zijn opvolger de balans op te maken van wat twee jaar ONL heeft betekend. Hard werk, wellicht...?

“Nee hoor, fluitje van een cent”, grapt De Ruiter, om er gelijk aan toe te voegen: “Ergens waren het tropenjaren. We hadden natuurlijk een enorm ambitieus tijdsschema, en de hele afdeling heeft zich formidabel ingezet om die planning na te komen. Met succes, keer op keer. We begonnen in 1999 in mei met een nieuwe club mensen, vaak zonder achtergrond in de luchtvaartsector. Een half jaar later lag er een document waarmee het kabinet een beslissing kon nemen. En nu ook weer met de Schipholwet, die begin dit jaar klaar moest zijn. Hij was er op tijd!” Het was hard werk, maar ook erg leuk, concludeert De Ruiter, en de teamgeest binnen ONL is er bijzonder sterk door geworden. Waardoor Dortland met veel plezier zijn taken overneemt: “We hebben hier gelukkig een leuke en capabele groep mensen die

intact blijft. En het is leuk om met z'n allen deze klus af te maken.”

Onbevangen

De Ruiter en Dortland kwamen in 1999, bij het begin van ONL, gelijktijdig binnen en hadden geen van beiden een luchtvaartachtergrond. “Dat was achteraf een groot voordeel”, vindt De Ruiter. “We waren onbevangen, want we kenden de vaak complexe voorgeschiedenis niet. We konden het ons ook permitteren om de meest ‘domme’ of triviale vragen te stellen, over zaken die echte luchtvaartmensen misschien als een gegeven beschouwden.” Dortland geeft toe dat zijn beeldvorming van Schiphol en de betrokkenheid van de overheid daarbij sterk door de media was gekleurd. “Je weet wel, het idee dat je Schiphol noch de overheid kunt vertrouwen. Ik denk trouwens dat dat beeld de afgelopen twee jaar behoorlijk is verbeterd.” Een mening waar De Ruiter zich volmondig bij aansluit. “Dat proces is al door de voorganger van ONL, TNLI, in gang gezet en onze huidige minister heeft er ook veel toe bijgedragen. En als ONL hebben we geprobeerd fatsoenlijk en transparant te werken.” Het idee dat de overheid en de sector voortdurend met kaarten in hun mouw aan tafel zitten, of dat iemands mening er uiteindelijk toch niet toe doet, is behoorlijk aan het afzwakken, merkt hij.

Natuurlijk einde

Een andere ontwikkeling die de afgelopen twee jaar zichtbaar is geworden is dat de sector steeds



FOTO: RENÉ DE GILDE

meer één partij begint te vormen. “Dat geeft mooi aan dat er straks een natuurlijk einde aan ONL komt”, aldus De Ruiter. “Wij hebben samen met de sectorpartijen een nieuwe aanpak opgezet, en straks nemen de bestaande partijen het stokje over. Terwijl ONL dan weer in de beleidsdirectie van de Rijksluchtvaartdienst opgaat, zal de sector onderling het systeem draaiend houden.” En eigenlijk zijn ze daar nu al druk mee bezig, stelt Dortland. “Als ONL zijn we een regievoerende organisatie, die de planning en de voortgang van het traject bewaakt. Maar de praktijkkennis die voor dit hele traject nodig is, zit grotendeels buiten ONL.”

“Een mooi voorbeeld daarvan is dat men onder leiding van de Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL) en de Nederlandse Luchtvaartautoriteit (NLA) al begonnen is met het proefdraaien van de nieuwe systematiek. Ook daar kijken wij weer als regisseurs en trajectbewakers mee, maar de inhoudelijke trekkers zitten elders. De HDL heeft met de hele sector een startbijeenkomst gehouden om dat proefdraaien in gang te zetten. Want om

straks bijvoorbeeld de handhaving snel en adequaat te kunnen uitvoeren, moet je nu al oefenen met het hele proces. Hoe organiseer je de informatievoorziening zodanig dat je snel een overschrijding constateert en hoe organiseer je de afhandeling ervan tussen HDL en sector? Er liggen uit het recente verleden een aantal casussen van overschrijdingen. Op basis daarvan gaat men nu oefenen, kijken hoe een overschrijding in het nieuwe systeem aangepakt zou moeten worden.”

Wat gaat de scheidende directeur nu doen? “Ik weet het nog niet, daar moet ik nog even over nadenken.” Alhoewel hij al op 1 mei officieel zijn taken aan Rob Dortland heeft overgedragen, is De Ruiter nog steeds enkele dagen per week aan de Plesmanweg te vinden. “We hebben afgesproken dat ik tot de kamerbehandeling van de Schipholwet hier nog bezig blijf. Dat is natuurlijk een heel spannend moment. Ach, en er liggen hier en daar nog wel wat klusjes waar ik me mee bezig kan houden...”

besluitvorming zit op slot”

een beslissing nemen. Voor het vijfbanenstelsel erkende de Raad dat de huidige besluitvorming in wezen ‘op slot zit’. De Raad honoreerde de stelling van de minister dat de aanwijzing voor het vijfbanenstelsel niet meer kan worden gerepareerd zonder de PKB ingrijpend aan te passen. Daarom schorste de Raad van State die aanwijzing. De Raad verwees in zijn uitspraak ook naar de Schipholwet, die de besluitvorming weer vlot kan trekken. Overigens bepaalde de Raad dat het al eerder onherroepelijk verklaarde deel van de aanwijzing over de omvang van het luchtvaartterrein onveranderd blijft.

zouden willen worden. Ik moet zeggen dat deze eerste bijeenkomst heel nuttig was. De sfeer was prettig en de workshops waren bijzonder productief.” De opkomst van 120 aanwezigen viel Groenberg niet tegen, al had de samenstelling wat geméleerder gekund. “Er waren nu vooral mensen aanwezig uit de wetenschappelijke hoek en vanuit

overheden, terwijl we heel graag ook de maatschappelijke organisaties bij deze consultatie willen betrekken.” Die kans is overigens nog niet verkeken, want de onderzoeksvragen zullen per thema opnieuw worden voorgelegd aan de genodigden van de startbijeenkomst. De opzet van het onderzoek naar de eerste twee thema's, ‘vogels

en vliegveiligheid’ en ‘bereikbaarheid eiland’, wordt rond de zomer voorgelegd aan de belanghebbenden waarna het onderzoek kan beginnen. Voor het thema ‘mariene ecologie en morfologie’ worden momenteel de lacunes in kennis geïdentificeerd. Deze fase zal komend najaar voor dit thema worden afgesloten met een

internationale workshop, waarna het onderzoek definitief van start kan gaan. De thema's ‘juridische aspecten’ en ‘operationele integriteit’ beginnen binnenkort; de andere thema's volgend jaar.

De onderzoeksvragen per thema

Mariene ecologie en morfologie

- Zijn de gevolgen van de wijziging van de diverse stromingen door de aanleg van een eiland voor de ecosystemen Noordzee, Waddenzee, Voordelta en kustzone aanvaardbaar?
- Hoe kan zo'n eiland, gelet op deze gevolgen, optimaal worden ingepast?

Vogels en vliegveiligheid

- Wat is het risico op een fatale vogel-aanvaring op een vliegveld in zee?

Operationele integriteit

- Zijn er wind- en weersinvloeden die de luchtvaartoperaties te zeer belemmeren?
- Hoe groot is de maximale capaciteit van het eiland, inclusief het luchtruim, en hoe bepalend zijn hierbij de baan-positionering, de aan- en uitvliegroutes en het gebruik van het luchtruim?

Juridische aspecten

- Welke serieuze luchtvaartpolitieke risico's zijn te verwachten bij een eiland buiten de 12-mijlszone?
- Hoe kunnen de risico's van de

oplossingsrichtingen die eind 1999 zijn verkend, nader verkleind worden?

Bereikbaarheid eiland

- Wat is de minimaal noodzakelijke bereikbaarheidskwaliteit van een luchthaven op zee om de levensvatbaarheid te garanderen?
- Wordt deze bereikbaarheidskwaliteit haalbaar geacht binnen randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid (visuele hinder, inpassing landschap, hulpverlening en zelfredzaamheid en dergelijke)?

Ruimtelijke ordening

- Welke ruimte is er in de zee (in het zoekgebied) voor inpassing van de luchthaven?
- Welke veranderingen in de Nederlandse (en West-Europese) ruimtelijke structuur worden op gang gebracht door het verplaatsen van de luchthaven vanuit de Randstad naar de zee en door het aanpassen van de infrastructuur op deze nieuwe locatie, en hoe passen deze ontwikkelingen in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling?

Milieu-effecten

Wat is het effect van een eiland op het milieu (geluidshinder, zichthinder, externe veiligheid, emissies, etc.)? Welke rol speelt hierbij de afstand tot de kust en de exacte ligging (noord, midden, zuid)?

Financieel-economische aspecten

Wat zijn de globale maatschappelijke lasten en baten van een luchthaven in zee?

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. Met nog iets meer dan anderhalf jaar te gaan, dringt de vraag zich op welke consequenties deze veranderingen voor de betrokken partijen gaan hebben. Hoe zien zij hun rol en verantwoordelijkheden in de nieuwe situatie, en welke invulling denken ze eraan te (kunnen) geven? In het eerste deel van een nieuwe reeks interviews leggen we deze vragen voor aan de Commissie Geluidshinder Schiphol.

Twintig jaar geleden zag de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS) het levenslicht. Was het aanvankelijk een stichting van de provincie Noord-Holland om klachten over geluidshinder op te vangen, sinds 1986 heeft de CGS de minister - gevraagd én ongevraagd - adviezen verstrekt om via maatregelen vermijdbare hinder in de breedste zin des woords te beperken. Nu de minister deze taak aan de sector gaat overlaten, rijst de vraag hoe de CGS zich in de nieuwe opzet gaat positioneren. Een gesprek met CGS-secretaris Jannie van der Pluijm.

“De belangrijkste vraag is voor ons hoe de CGS in de nieuwe systematiek ingebed moet worden. Omdat wij een zogenaamde ‘artikel 28’-commissie waren, (verwijzend naar een artikel in de luchtvaartwet, red.) was de minister verplicht ons te horen. Dat betekent dat we via tussenkomst van de minister maatregelen hebben kunnen

afdwingen om hinder terug te dringen. Nu moeten we diezelfde gesprekken rechtstreeks met de sector gaan voeren.”

Bestaansrecht

De CGS, aldus Van der Pluijm, moet haar bestaansrecht opnieuw definiëren. “We moeten als volwaardige partner met de sector kunnen gaan onderhandelen en dat kan een hele uitdaging zijn. In de CGS zitten onder meer de bestuurders van de 19 gemeenten die binnen de 35Ke-zone liggen. Dat zijn drukbezette en door talloze andere commissies begeerde mensen, die alleen zitting zullen blijven nemen in de CGS als de commissie daadwerkelijk resultaten kan boeken.” Niet dat Van der Pluijm bang is dat de sector deze kans aangrijpt om de CGS links te laten liggen. “De sector is zich heel sterk bewust van de morele verplichting om met de omgeving over geluid en milieu te overleggen. En voor de sector is het overleg met de CGS een nuttige ‘draagvlaktoets’ voor hun plannen en voorstellen, want de reactie binnen de commissie is vaak een goede weergave van de te verwachten reactie onder de bredere achterban. Dus in die zin staat bij de sector onze meerwaarde niet zozeer ter discussie. Maar we moeten wel goed nadenken over de vorm waarin we met de CGS verder gaan en de instrumenten die we willen hanteren om een belangrijke gesprekspartner te blijven. Om afspraken vast te leggen of overeenkomsten te kunnen ondertekenen zul je bijvoorbeeld een solide juridische fundering moeten hebben.”

Loket

Naast de onderhandelende rol die Van der Pluijm voor zich ziet, blijft de CGS haar alleroudste taak onverminderd behartigen. “Uitgaande van het nieuwe inzicht dat Schiphol als een gewoon bedrijf moet worden gezien, zou het voor de hand liggen dat de luchthaven klachten in principe zelfstandig zou kunnen behandelen. Maar er bestaat nogal wat argwaan jegens Schiphol en de overheid in de omgeving, dus of omwonenden nu zo snel met hun klachten bij de luchthaven zelf zouden aankloppen... Daarom behoudt de CGS in de



FOTO: AD HUPKES

nieuwe aanpak een onafhankelijke klachtenloket-functie. Daarbij kunnen we op het gebied van communicatie met de burger overigens nog veel meer doen. Stelden klagers zich vroeger tevreden met het doorgeven van een officiële klacht, nu gaat zo'n klacht steeds vaker vergezeld van de vraag waar de overlast aan ligt, of wanneer het naar verwachting ophoudt. Omwonenden weten donders goed wat er gaande is. Ze kennen de aanvliegroutes vaak op hun duimpje, en kunnen heel specifiek aangeven dat een vliegtuig buiten het tolerantiegebied vliegt, of te laag, of dat er van gebruikelijke patronen wordt afgeweken.” De CGS overlegt met Schiphol over de mogelijkheden om onder meer koppelingen aan te leggen tussen de websites van beide organisaties. “Het zou toch prachtig zijn als we een site kunnen aanbieden waarop mensen het actuele baangebruik kunnen volgen. Met dagelijkse overzichten waarin je kunt aflezen welke banen vandaag, of deze maand, gebruikt worden, hoe er gestart, aangevlogen en geland wordt, in welke gebieden er dus overlast te verwachten is, en hoe lang die zal aanhouden. Dan lever je informatie waar de burger echt wat aan heeft.”

De crux

Hoe effectief de nieuwe systematiek zal zijn, daar is Van der Pluijm erg benieuwd naar. “Natuurlijk kun je met oplossingen zoals betere routing of andere naderingsprocedures veel bereiken, maar dat heeft alleen zin als de basis goed is geregeld: goede wet- en regelgeving en consequente handhaving. We wachten dus vol spanning op de uitwerking van de nieuwe wet in de twee uitwerkingsbesluiten en op de manier waarop er straks gehandhaafd zal worden. Adequate handhaving is namelijk ook sterk afhankelijk van de inzet en de mankracht die daarvoor ter beschikking worden gesteld.” En dáár zit volgens Van der Pluijm toch de crux. “Hinder ontstaat niet alleen door geluid. Mensen hebben vaak wel begrip voor deze problematiek. Maar als mensen zien dat overschrijdingen geen consequenties voor de overtreder hebben, en er dus geen sprake is van lik-op-stuk beleid, dán zullen ze minder begripvol zijn. Als je daarentegen zorgt dat je wetgeving goed in elkaar zit, en je handhaaft goed en consequent, dan wekken overheid en bedrijf gelijk veel meer vertrouwen.”

Veelgevraagd

Waarom zal tegelijk met de invoering van de Schipholwet de nu geldende PKB Schiphol worden ingetrokken?

Bij het vaststellen van de PKB Schiphol (1995) werd besloten dat de milieu- en veiligheidseisen voor de vijfde baan voor Schiphol via twee zogenaamde aanwijzingen verder geregeld moesten worden. Deze aanpak heeft in de praktijk echter niet tot het gewenste resultaat geleid. De Raad van State heeft een aantal keren bezwaren gehonoreerd die tegen de ontwerp-aanwijzingen waren ingediend, waardoor de inwerkingtreding is uitgebleven.

Om dit te corrigeren zou een gewijzigde PKB met nieuwe aanwijzingen nodig zijn, maar dat zou zoveel tijd kosten dat ingebruikname van de vijfde baan in 2003 niet zou lukken. Bovendien is inmiddels het inzicht ontstaan dat een PKB met aanwijzingen niet het meest geschikte instrument is om het toezicht op Schiphol goed te regelen. Daarom wordt nu via nieuwe wetgeving gewerkt aan een systematiek die het toezicht transparanter en beter handhaafbaar maakt en op tijd klaar is. De PKB zal daarmee overbodig worden.

Krijgen de omwonenden van Schiphol meer of minder geluidshinder van vliegtuigen als het nieuwe normenstelsel vanaf 2003 in werking treedt?

De geluidshinder in het gebied direct rond de luchthaven zal ook bij verdere groei van het vliegverkeer niet toenemen, doordat hier een wettelijke beschermingsnorm blijft gelden die de hinder aan een maximum bindt en streng zal worden gehandhaafd. In de verder gelegen gebieden zal de hinder ook na 2003 beneden de wettelijke norm blijven. Wel kan er in vergelijking met de huidige situatie een

verschuiving plaatsvinden. De meeste omwonenden zullen gaan profiteren van de opening van de vijfde baan in 2003, waardoor de bestaande banen minder gebruikt gaan worden. Dit heeft op zichzelf al een gunstig effect op de geluidshinder, want de routes van de vijfde baan lopen veel minder over woongebied. Bovendien gaan er in het kader van de nieuwe systematiek geluidsminderende gebruiksregels voor alle routes gelden. Voor een kleine minderheid in de buurt van de nieuwe routes van en naar de vijfde baan zal de hinder echter toenemen, omdat hier op dit moment niet wordt gevlogen.

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 Rijks-luchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Redactie:
ONL: Robert-Jan Schoonenboom (eindredactie)
en Audrey Wei-Yun, 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:
Programmادirectie ONL
Postbus 90771
2509 LT Den Haag
tel. (070) 351 72 17
fax. (070) 351 63 08

Internet:
www.onl.rld.nl