



november 2001

ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

Schipholwet aangenomen



De Tweede Kamer heeft ingestemd met de Schipholwet. Nadat er op 17 oktober tot in de vroege uren over was gedebatteerd, en de dag erna over de amendementen was gestemd, werd het wetsvoorstel in een slotstemming op 30 oktober aangenomen. Hoewel formele bekrachtiging van de wet pas plaats kan hebben als ook de Eerste Kamer de wet heeft goedgekeurd, ziet het ernaar uit dat de benodigde wet- en regelgeving ruim vóór ingebruikname van de vijfde baan kan worden afgerond. Voor de minister én ONL is de succesvolle afhandeling van de wet in de Tweede Kamer dan ook een behoorlijke mijlpaal.

Lees verder op pagina 2

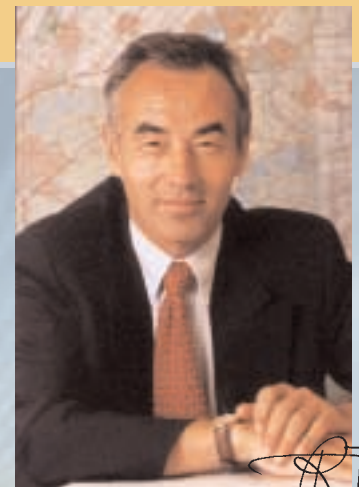
Luchtspiegel

De kogel is door de kerk. Na de intensieve voorbereiding van de afgelopen maanden en jaren, en na de verschillende rondes uitputtend overleg en discussie in de Tweede Kamer, werd de belangrijkste horde op weg naar het vijfbanenstelsel op 30 oktober verhoudingsgewijs snel en onopvallend genomen. Bij een algemene stemming in de Tweede Kamer was het handen opsteken en stemmen tellen binnen enkele minuten voorbij. De wet werd met meerderheid aangenomen. U zult begrijpen dat de sfeer binnen ONL na afloop bijzonder goed was. De Schipholwet was een klus van respectabele omvang en moest onder grote tijdsdruk worden

gerealiseerd. Toch is het gelukt een complexe maar gelijkwaardige regelgeving voor gebruik van de vijfde baan op te leveren. ONL ziet dan ook met vertrouwen het resterende traject tegemoet.

Dat resterende traject moet overigens niet onderschat worden. Hoewel het aannemen van de wet een cruciaal moment was, moet er nog veel gebeuren voordat de vijfde baan daadwerkelijk in gebruik genomen kan worden. In het derde deel van onze "Dossier Schiphol"-serie doet Herman Vreeburg van Luchthaven Schiphol onder meer verslag van het praktische werk dat zowel bij de

sector als op bestuurlijk niveau nog moet worden verzet. Bovendien staat nu een periode voor de deur waarin de grondslagen van de Schipholwet in een MER, een degelijke inspraakronde en het uitwerken van de besluiten moeten worden afgerond. Maar, zoals gezegd, ONL ziet deze periode met vertrouwen tegemoet. Uit het artikel over het MER in deze ONLine blijkt immers dat de nu voorgestelde regelgeving straks tot een gelijkwaardige en soms zelfs betere bescherming leidt, heldere regels biedt én beter handhaafbaar zal zijn.



Rob Dortland

directeur Programmadirectie ONL



Dat men bij het goedkeuren van de wet niet over een nacht ijs is gegaan, is logisch. Het gaat om complexe wetgeving, waarin op het vijfbanenstelsel ruimte voor verdere groei van de luchtvaartsector wordt geboden binnen gelijkwaardige maar beter handhaafbare milieugrenzen.

Het gelijkwaardigheidsbeginsel stond bij alle betrokken partijen hoog in het vaandel maar was geen eenvoudige opgave.

Debat

Ook de Tweede Kamer zelf trok veel tijd uit voor de wet. Na een inleesperiode van een paar weken werd op 8 oktober een dertien uur durend overleg gevoerd door de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, op 17 oktober gevolgd door een plenair debat waarbij de ministers Netelenbos en Pronk aanwezig waren.

Tijdens deze debatten, die in een vriendelijke sfeer verliepen, kwamen de milieunormen niet meer op fundamentele punten ter discussie, al werd er over de interpretatie van de term "gelijkwaardigheid" nog wel gediscussieerd. Het debat ging uiteindelijk meer over bestuurlijke en juridische aspecten, en dan vooral over de rol die de Tweede Kamer zelf bij het afronden van de wetgeving zal spelen. Tot dusverre was rekening gehouden met het uitwerken van de wet in twee besluiten, die vervolgens in de zogenaamde voorhangprocedure aan de Tweede Kamer zouden worden voorgelegd. Maar de

Kamerleden gaven aan graag meer directe invloed op de uitwerking te willen hebben. Daarom werd besloten de twee besluiten straks de status van Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) te geven.

Nodig/noodzakelijk

De meer luchtvaarttechnische discussies bleven relatief beperkt. Zo werd tijdens het plenaire debat aandacht besteed aan de vraag wanneer piloten uit veiligheidsoverwegingen van de bepaalde richtlijnen mogen afwijken. Het wetsvoorstel stelde dat een gezagvoerder van de regels mag afwijken als dat "dringend noodzakelijk" is en hij zich daar achteraf voor kan verantwoorden. Een amendement, ingediend door de kamerleden Eurlings (CDA) en Te Veldhuis (VVD) stelde voor "dringend noodzakelijk" te veranderen in "nodig", omdat het niet over "onomstotelijke bewijsbaarheid" maar om de "inschattingen van de gezagvoerder" ging. Onder het toezien oog van een fors gezelschap bezorgde piloten op de publiektribune volgde een aardige discussie over het betekenisverschil, waaraan zelfs nog de dikke Van Dale te pas kwam. Uiteindelijk kreeg "nodig" het groene licht.

Groepsrisico

De belangrijkste inhoudelijke opmerking over de wet die nog tot een wijziging in het voorstel heeft geleid, had betrekking op het groepsrisico. In de wet is opgenomen dat ten behoeve van de twee



Tijdens het overleg van de vaste Kamercommissie op 8 oktober werd minister Netelenbos vergezeld door ONL-directeur Rob Dortland.

besluiten een statistisch-causaal model wordt ontwikkeld voor interne en externe veiligheid van de luchtvaart (externe veiligheid: groepsrisico voor de mensen op de grond). Dit model moet in 2005 klaar zijn.

Nadat de aangenomen amendementen in het wetsvoorstel waren verwerkt, werd op 30 oktober

de slotstemming gehouden. De wet werd aangenomen, waarbij van de regeringsfracties D'66 tegenstemde. Nu de Tweede Kamer akkoord is met de wet, moet deze nog door de Eerste Kamer worden goedgekeurd. De behandeling in de Eerste Kamer is geagendeerd voor 5 februari 2002.

MER toetst milieunormen

FOTO: CLAUDIA DOHM



Bij de voorbereiding en besprekingen van de Schipholwet draaide de discussie voortdurend om één woord: gelijkwaardigheid. Om de vijfde baan straks te kunnen gebruiken, moet zeker zijn dat deze extra capaciteit kan worden benut binnen milieugrenzen die gelijkwaardig zijn aan die uit de PKB Schiphol (1995). In de Schipholwet zijn daarvoor voorwaarden opgenomen. Of hieraan voldaan wordt, moet blijken uit het binnenkort te publiceren Milieu Effect Rapport (MER).

Dit MER is geen gewoon MER. Een Milieu Effect Rapport onderzoekt en vergelijkt normaal gesproken enkele alternatieve plannen, terwijl dit MER het vijfbanenstelsel als uitgangspunt neemt en zich richt op de nieuwe milieunormen. Doel is te laten zien of het nieuwe stelsel qua milieunormen gelijkwaardig is aan de PKB. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het MER, dat in september al in conceptvorm gereed was. De Commissie voor de m.e.r. gaf toen ten behoeve van de Tweede Kamerbehandeling een reactie, waarin men aangaf het concept nog onoverzichtelijk en ontoegankelijk te vinden. ONL is sindsdien druk doende de presentatie van de gegevens te verbeteren. De inhoud wordt hier en daar nog aangevuld. Op basis van het concept-MER en de beschikbare onderzoeksresultaten, kan de gelijkwaardigheidsvraag wel beantwoord worden. ONLine loopt de belangrijkste onderwerpen uit het MER door.

1. Geluid

Het MER beschrijft hoe het nieuwe stelsel van geluidnormen in elkaar steekt. Dat stelsel steunt op enkele belangrijke instrumenten. Allereerst is er de bescherming van woongebieden met handhavingpunten, die op de 35 Ke-lijn ('contour') gesitueerd zijn. Daarnaast zijn er regels voor baan- en routegebruik en wordt er een grenswaarde gesteld aan het Totale Volume Geluid (TVG),

waarmee los van de verdeling van het geluid een plafond aan de totale belasting wordt gesteld. Het nieuwe stelsel wordt vergeleken met het PKB-stelsel en de nieuwe grenswaarden zijn getoetst op de gelijkwaardigheidseisen die in de Schipholwet gesteld worden. Uit deze toetsing blijkt dat het stelsel als geheel minimaal gelijkwaardig is aan de PKB en op onderdelen zelfs aanzienlijk beter

Inspraak MER Schiphol

Met de publicatie van het Milieu Effect Rapport Schiphol 2003 (MER) gaat ook de officiële inspraakperiode van start. Naar verwachting liggen het hoofdrapport, de samenvatting en de onderzoeks-bijlagen van het MER en de uitvoeringsbesluiten vanaf medio januari 2002 ter inzage in de gemeentehuizen en openbare bibliotheken in diverse gemeenten in de regio Schiphol. In de landelijke en regionale dagbladen zal voorafgaand aan de inspraakperiode een advertentie verschijnen met uitgebreide informatie over de precieze locaties en de inspraakmogelijkheden. Ook op de website van de programmadirectie ONL (www.onl.rld.nl) zal de tekst van de diverse documenten en achtergrondinformatie over de inspraakprocedure beschikbaar zijn.

De besluiten

Het MER onderzoekt of het nieuwe stelsel, zoals dat in het luchthavenverkeer- en het luchthavenindelingbesluit wordt neergelegd, gelijkwaardig is aan het stelsel uit de PKB.

Wat staat er zoal in de besluiten?

Het luchthavenindelingbesluit

In het luchthavenindelingbesluit is de grens van het luchthavengebied opgenomen. Daarnaast is de buitengrens van het beperkingengebied aangegeven. Binnen dit gebied zijn verschillende (deel-)gebieden aangegeven waarvoor specifiek ruimtelijk beleid geldt. Ten opzichte van de indicatieve begrenzing in de PKB is het luchthavengebied kleiner geworden. In de PKB omvatte het nog zoekgebieden voor een satelliet en een noordelijke taxibaan. Beide zijn geschrapt. Naast de grens van het luchthavengebied wordt de ligging van de start- en landingsbanen in het besluit opgenomen.

De buitenste grens van het beperkingengebied wordt gevormd door gebieden waar één of meer beperkingen gelden in verband met (externe)

veiligheid of geluidbelasting. Het grootste deel van deze grens wordt bepaald door beperkingen aan de bouwhoogte van gebouwen. Het besluit legt ook vast binnen welk gebied beperkingen aan nieuwbouw van woningen en gevoelige gebouwen (zoals ziekenhuizen of scholen) worden gesteld en binnen welke gebieden sloop noodzakelijk is.

Het luchthavenindelingbesluit werkt rechtstreeks door in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Bij het vaststellen of herzien van bestemmingsplannen zijn gemeenten verplicht het luchthavenindelingbesluit in acht te nemen; het luchthavenindelingbesluit geldt als voorbereidingsbesluit. De gemeenteraad is verplicht binnen een jaar nadat het luchthavenindelingbesluit onherroepelijk is geworden het bestemmingsplan te herzien of vast te stellen.

Het luchthavenverkeerbesluit

Het luchthavenverkeerbesluit bevat regels over de openstelling en het gebruik van banen en luchtverkeerswegen en over minimum vlieghoogten voor naderende vliegtuigen. Deze regels richten zich op verschillende sectorpartijen: de luchthavenexploitant, de luchtverkeersleiding en de luchtvaartmaatschappijen. Doel is ervoor te zorgen dat er zo hoog mogelijk wordt gevlogen, en zo min mogelijk boven woongebieden. Binnen deze regels mag de sector zelf proberen de bedrijfsvoering en capaciteit te vergroten.

Grenswaarden worden gesteld aan veiligheid, geluid en lokale luchtverontreiniging. Voor veiligheid wordt een grenswaarde vastgesteld voor het totale risicogewicht, voor geluid aan het totaal geluidsvolume en voor luchtverontreiniging aan

de emissies van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken en schadelijk zijn voor de gezondheid. Voor geluid worden bovendien specifieke grenswaarden per handhavingspunt gehanteerd. Aansluitend op het landelijk beleid wordt geen grenswaarde voor geur vastgesteld.

Naleving van de grenswaarden is de verantwoordelijkheid van de verschillende sectorpartijen. Handhaving wordt ondergebracht bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Als een grenswaarde wordt overschreden, richten maatregelen zich op de partij die de overschrijding kan terugdringen. Bij overtreding van een regel kan een boete worden opgelegd aan de partij die de overtreding begaat. De vorm en tijdsduur van de maatregelen kan per geval verschillen.

uitpakt. Het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt binnen de zogenaamde 20 Ke-contour neemt tot 2010 met 65% af ten opzichte van 1990. Het PKB streven was 50%. Het aantal slaapgestoorden tot 2010 neemt zelfs met 87% af terwijl in de PKB naar 70% werd gestreefd. Het aantal woningen binnen de 35 Ke-contour is gelijk aan het in de PKB gestelde maximum (van 10.000) en het aantal woningen in de nachtzone (6.900) ligt zelfs ver onder het PKB-maximum van 10.100.

Hoewel het strikt genomen dus niet noodzakelijk was, is besloten ook in het buitengebied monitoringspunten op te nemen, om zo alle twijfel over de geluidbelasting in de 20 Ke-contour weg te nemen. Dit zijn voorlopig nog monitoringspunten, die uiterlijk in 2005 in de handhavingssystematiek worden opgenomen. Tenslotte zit er aan de nieuwe geluidssystematiek ook een ruimtelijke component. Net als in de PKB zijn er sloopzones bepaald waarbinnen mensen niet mogen wonen vanwege de te hoge geluidbelasting. In de wat ruimere omgeving van Schiphol mogen geen nieuwe woningen worden bijgebouwd. Dit gebied omvat in ieder geval de bestaande vrijwaringszone. In het nieuwe stelsel

maakt dit gebied onderdeel uit van het – nieuwe – beperkingengebied.

2. Externe veiligheid

Centraal staat de vraag hoe bij een vliegtuigongeluk het aantal dodelijke slachtoffers op de grond kan worden beperkt. De PKB voorzag hierin door beperkingen te stellen aan het ruimtegebruik rond Schiphol. In kleine gebieden in het verlengde van de start- en landingsbanen moesten woningen gesloopt worden, in de wat ruimere omgeving mochten geen kwetsbare bestemmingen (en woningen) bijgebouwd worden. De buitenste ring van het beperkingengebied kent vanwege de veiligheid daarnaast beperkingen aan de hoogte van gebouwen.

Wat betreft de stabiliteit van de omvang van de sloopgebieden gaat de benadering van de externe veiligheid er in de nieuwe situatie behoorlijk op vooruit. Dat komt doordat het Gesommeerd Gewogen Risico (GGR) verdwijnt. Het GGR telt het risico van alle woningen binnen een gebied bij elkaar op, waarbij een woning dicht bij Schiphol verhoudingsgewijs zwaarder meetelt. Dit GGR moet binnen een bepaalde grens blijven. Neemt het GGR toe, dan kon dit ondervangen worden door aanvullend op de reeds voorziene sloopzones een aantal woningen te slopen. Het luchtverkeer kon in feite onbeperkt groeien, aan het risico zelf werd immers geen grens gesteld. In het nieuwe stelsel wordt een grens gesteld aan het totale risico van het vliegen. Hiermee wordt veiliger vliegen gestimuleerd. Om de gelijkwaardigheid te bepalen is gekeken naar het aantal woningen dat in het gebied ligt waarin het individueel risico groter is dan 10^{-6} . Het MER laat zien dat dit aantal met de nieuwe normen zo goed als gelijk is aan dat in de PKB.

3. Lucht en geur

De milieueisen op het gebied van luchtverontreiniging worden specifiek. De PKB stelde grenzen aan de totale, gezamenlijke emissies van alle bronnen op en rond Schiphol. Hierdoor was geen enkele bron specifiek aanspreekbaar op zijn aandeel. In de nieuwe systematiek wordt een grens gesteld aan de uitstoot die van de luchtvaart

FOTO: CLAUDIA DOHM



afkomstig is. De beschermende werking van de milieuregels verbetert daarmee. Het scenario waarmee de nieuwe normen worden bepaald voldoet ook ruimschoots aan de milieueisen die in de PKB werden gesteld. Daarmee voldoet het aan de gestelde voorwaarde van gelijkwaardigheid. CO₂ ontbreekt in de nieuwe systematiek omdat daar in internationaal verband afspraken voor gemaakt worden.

Ook geur ontbreekt in de nieuwe systematiek. Hoewel de PKB wel een norm stelde aan geur, werd

al enkele jaren geleden geconstateerd dat deze norm te hoog gegrepen was. Geuroverlast is moeilijk te kwantificeren omdat onduidelijk is welke stoffen er verantwoordelijk voor zijn. Het nieuwe stelsel sluit aan bij het landelijk geurbeleid, dat stelt dat bedrijven “zo goed als mogelijk” geuroverlast moeten beperken. Hiervoor worden afspraken gemaakt over te nemen maatregelen. Dit levert al met al een werkbaarder systeem op dat meer bescherming biedt dan de PKB-systematiek.

bl 2003

Informatiebijeenkomsten

In de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en Hoofddorp zullen in de inspraakperiode informatiebijeenkomsten worden gehouden. Op deze bijeenkomsten zal ONL een toelichting geven op de werking en de gevolgen van de nieuwe wet en de uitvoeringsbesluiten. Daarnaast zullen onder andere Schiphol Group, Luchtverkeersleiding Nederland, en de Commissie Geluidhinder Schiphol aanwezig zijn om antwoord te geven op vragen van het publiek. Op deze avonden wordt tevens de gelegenheid geboden tot mondelinge inspraak. De informatiebijeenkomsten zullen tijdig in de landelijke en regionale dagbladen worden aangekondigd.

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 derde deel uit een serie interviews: Amsterdam Airport Schiphol.

Over de toekomst van Schiphol is de afgelopen jaren heel wat gedebatteerd. Er zijn dan ook flink wat partijen die op de een of andere manier bij het reilen en zeilen van de luchthaven betrokken zijn: als gebruiker, beleidsverantwoordelijke, handhaver of anderszins. Maar wat vindt de luchthavenexploitant nu zelf van het voorgestelde stelsel?

“Allereerst denk ik dat een compliment op zijn plaats is”, begint Herman Vreeburg, projectmanager Ontwikkeling Nieuw Normenstelsel bij Amsterdam Airport Schiphol. “De minister heeft een prima wetsvoorstel aan de Tweede Kamer aangeboden, en dat mag gezegd worden. Als sectorpartij hechten wij er natuurlijk bijzonder aan dat alles goed en volgens schema verloopt, want wij willen graag zekerheid dat de continuïteit van onze bedrijfsvoering straks niet in de knel komt. Wij vinden het dus uitermate belangrijk dat ook het resterende werk aan de procedures voor wet- en regelgeving van het vijfbanenstelsel zorgvuldig volgens de planning wordt afgerond. Daar is nog heel wat werk mee gemoeid, en de beschikbare tijd begint erg krap te worden. Of alles op tijd wordt afgerond, is voor ons een groot zorgpunt.” Vreeburg benadrukt dat dit geen verwijt is, maar “puur een constatering. ONL is bij de afwikkeling van de resterende procedures immers voor een deel van externe partijen afhankelijk.”

Schiphols actielijst

Maar goed, Schiphol heeft zelf ook nog het nodige werk te verzetten. “Allereerst, heel concreet, moet er nog aardig wat infrastructuur worden aan-gelegd. De vijfde baan, rijbanen, platforms, noem maar op. Dat moet volgens een bepaalde fasering verlopen, en voor een deel kan het pas als de wet- en regelgeving definitief is afgerond. Dat geldt bijvoorbeeld voor werk dat rond de Zwanenburgbaan moet gebeuren om het geplande rijbaan- stelsel naar de vijfde baan verder aan te leggen. Dat kan pas gedaan worden als er een alternatieve baan voor de Zwanenburgbaan beschikbaar is – met andere woorden, pas als de vijfde baan al gebruikt kan worden.”

Ander voorbereidend werk omvat bijvoorbeeld het registreren van verkeergegevens volgens de nieuwe normen en regels, en de informatie-voorziening daaromheen. “Dat is nodig om straks ons doen en laten te kunnen verantwoorden. Bovendien moeten we onze huidige praktijk op het gebied van *noise management* – maatregelen om geluidbelasting binnen de normen te houden – op de nieuwe geluidnormen afstemmen. Tot in detail uitwerken, bijvoorbeeld, hoe we met het baangebruik en de mogelijke aantallen vlieg- bewegingen moeten omgaan.”

Controle

Schiphol, samen met de overige sectorpartijen, heeft zich altijd achter de nieuwe opzet voor Schiphol geschaard, aldus Vreeburg, en doet dat nog steeds. “We zijn vóór een systeem waarin de sector meer verantwoordelijkheid krijgt. Maar dan wel over zaken waar we echt controle over hebben. Het kan niet zo zijn dat wij straks geconfronteerd worden met handhavingsmaatregelen voor zaken waar we geen invloed op hebben. Op een aantal punten zijn daar inmiddels al heldere afspraken over gemaakt, bijvoorbeeld over de invloed van weersomstandigheden. Als de wind meer dan gemiddeld uit een bepaalde richting waait, heeft dat invloed op de start- en landingsrichting en dus op de geluidverdeling. De vraag is dan hoever het weer van een gemiddelde moet afwijken voordat er voor ons sprake is van overmacht. Nou, daar zijn inmiddels afspraken over gemaakt in de vorm van een aanpassing van de manier waarop met de zogenaamde meteotoeslag moet worden



Herman Vreeburg, projectmanager Ontwikkeling Nieuw Normenstelsel bij Schiphol

omgegaan. Die afspraken worden straks in de besluiten vastgelegd. Maar die discussie loopt nog rond een aantal andere zaken, zoals de spreiding van vliegtuigpaden.”

Noise management

Het beheersen van geluidverdeling is een verantwoordelijkheid die Schiphol goed aankan, zegt Vreeburg. “In vergelijking met veel andere landen zijn we in Nederland behoorlijk ver met *noise management*. We hebben hier een vrij bijzonder banenstelsel in een relatief dicht bebouwde omgeving. Geluidbelasting veroorzaakt hinder, en die kun je niet vrijelijk verdelen. De druk van de wetgeving heeft ons ertoe gedwongen behoorlijk geavanceerde technieken voor geluidbeheersing te ontwikkelen.”

Wil Schiphol ook in de toekomst die geluid- beheersing goed kunnen aanpakken, aldus Vreeburg, dan is het wel essentieel dat er een systeem voorhanden is met enige flexibiliteit. “Wat dat betreft maken we ons toch zorgen over de extra meetpunten die nu zijn afgesproken. Niet zolang het monitoringspunten zijn: die hebben wij nu ook in het buitengebied. Metingen volgens Europees gangbare normen vormen een bijzonder nuttige bron van informatie, ook voor het vergelijken van onze geluidbelasting met die rond

andere Europese luchthavens bijvoorbeeld. Maar als het handhavingspunten worden, zijn we bang dat het systeem ons de broodnodige flexibiliteit ontnemt.”

Niet dat Schiphol bang is voor zware geluid- belasting in de buitengebieden. “Maar om het luchtverkeer te optimaliseren binnen de bestaande milieugrenzen, kan het gebeuren dat er hier en daar een accentverschuiving van de geluid- belasting optreedt. Het zou jammer zijn als zo’n accentverschuiving vervolgens de bottleneck wordt waar het hele systeem schade van onder- vindt.” Er is enige ruimte nodig om te manoeuvreren, concludeert Vreeburg. “Laatst hoorde ik daar een mooie metafoor voor: als je op de kermis bij een schiettent staat, kun je vanuit verschillende hoeken op de roos richten. Dat is handig, bijvoorbeeld als het druk is en je buurman je in de weg staat. Maar stel je nu voor dat er tussen jezelf en die roos nog een extra roos zou staan die je óók moet raken. Dan is er nog maar één plek van waaruit je dat kunt doen, of die plek nou beschikbaar is of niet.”

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 werk- relaties 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:
2500

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

Internet:
www.onl.rld.nl

Veelgevraagd

Waarom mogen vliegtuigen nog steeds boven dichtbevolkte gebieden, zoals Amsterdam, aanvliegen?

Er wordt naar gestreefd om, mede door regels voor baan- en routegebruik, zo weinig mogelijk boven woonbebouwing te vliegen, ten behoeve van een beperking van de geluidbelasting en van externe veiligheidsrisico's. De nieuwe vijfde baan biedt ten opzichte van het vierbanenstelsel daartoe weer extra mogelijkheden. Desondanks zal het ook in de toekomst, als gevolg van de oriëntering van het banenstelsel van Schiphol en wisselende windrichtingen, nodig blijven om soms ook boven dichtbevolkte gebieden als Amsterdam te vliegen. Dat geldt overigens ook voor vrijwel alle andere grote internationale

luchthavens, zoals Londen, Parijs, Brussel, of New York.

Hoe wordt de omgeving betrokken bij het nieuwe stelsel?

De voorbereiding van de besluiten gaat samen met de in de Wet Milieubeheer geregelde procedure voor de milieu-effectrapportage. Hiermee wordt aan de mensen in de omgeving de mogelijkheid geboden om hun wensen en bedenkingen naar voren te brengen.

Een van de wezenlijke punten van het nieuwe stelsel is een duidelijke afbakening tussen het domein van de Rijksoverheid aan de ene kant en de sector aan de andere kant. Het Rijk stelt

grenzen en regels en handhaaft die. De lucht- vaartsector kan daarbinnen zijn bedrijfsvoering optimaliseren. Daarbij zal de sector zich moeten gedragen als een goede buur.

In het structureel overleg tussen de sector en de omgeving heeft de cgs-nieuwe-stijl een belangrijke plaats. Daar zal structureel overleg tussen sector en omgeving moeten plaatsvinden over milieu- en veiligheidsaspecten van de luchtvaart. Dat overleg kan resulteren in afspraken over het vermijden van hinder van de luchtvaart voor omwonenden. Overigens wordt eraan gedacht om het werkterrein van de cgs uit te breiden met andere leefomgevings- aspecten die in een wat breder verband een relatie hebben met de aanwezigheid van de luchthaven.