



januari 2000

# ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven



FOTO: VAN DER PLAS & VAN EEDEN FOTOGRAFIE, WASSENAAR

Groei binnen grenzen

## Kabinet kiest voor huidige locatie Schiphol

De stukjes vallen in elkaar. Met de 'Integrale Beleidsvisie' (1997) koos het kabinet voor een balans tussen milieu en economie bij verdere groei van de luchtvaart. In de 'Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart' (1998) kwam daar als voorwaarde bij dat de luchtvaart geconcentreerd moest worden op één locatie: Schiphol of een eiland in de Noordzee. Met de recent (17 december 1999) verschenen kabinetsnota 'Toekomst van de nationale luchthaven' is het beeld nu compleet: ook voor de langere termijn kan een beheerste groei van de luchtvaart plaatsvinden op Schiphol.

Tijdens de persconferentie waarop het besluit van het kabinet bekend werd gemaakt, legden zowel Premier Kok als Minister Netelenbos de nadruk op de harde grenzen die aan de geluidsoverlast rond Schiphol zullen worden gesteld. Schiphol zal bij de ingebruikname van de vijfde baan als 'gewoon bedrijf' worden benaderd. Het krijgt harde en duidelijke grenzen opgelegd op het gebied van veiligheid en milieu. Binnen die ruimte wordt de luchtvaartsector zelf verantwoordelijk voor het aantal vliegbewegingen dat gerealiseerd kan worden. Het kabinet denkt dat een dergelijke opstelling de sector zal stimuleren om te investeren in schonere, stillere en veiligere technologie, en geoptimaliseerde vliegprocedures. Deze verbeteringen zullen,

binnen de gestelde grenzen, voortaan de groei van Schiphol bepalen, in plaats van de 20.000 extra vliegbewegingen die de luchthaven nu jaarlijks krijgt toebedeeld.

### Beperkte aanpassingen

Het kabinet stelt dat deze bedrijfsmatige benadering van Schiphol de komende 15 tot 25 jaar voldoende groeicapaciteit zal opleveren. Een ingrijpende aanpassing van het banenstelsel in de verdere toekomst is niet nodig. Grootschalige reconstructies zouden de fysieke capaciteit van Schiphol weliswaar aanzienlijk kunnen vergroten, maar wel tegen een hoge prijs. Niet alleen zou er tussen de 13 en 24 miljard gulden voor nodig zijn, het zou ook grote

[lees verder op pag 2](#)

## Luchtspiegel

Na jarenlang politiek getouwtrek, is er nu helderheid aan het Schiphol-front. De luchtvaart mag beheerst verder groeien op Schiphol binnen harde normen voor milieu en veiligheid. Net als elk ander bedrijf krijgt Schiphol een 'milieuvergunning'. De overheid stelt de randvoorwaarden en ziet erop toe dat Schiphol zich daaraan houdt. Daarbinnen is het verantwoordelijk voor de eigen bedrijfsvoering. Met dit besluit is een goede balans gevonden tussen milieu en economie.

Schiphol kan verder groeien, maar alleen als de sector zelf investeert in schone, stille en zuinige technologie, en betere aanvliegroutes. Schiphol zelf

moet afspraken maken met de omgeving om de hinder te beperken en de omgeving te informeren over de ontstane geluidhinder. Daarnaast worden harde afspraken gemaakt om de veiligheid verder te vergroten.

Ik ben ontzettend blij dat het kabinet deze duidelijkheid heeft kunnen scheppen. De discussie over Schiphol werd jarenlang gedomineerd door incidenten. Het gedoogbeleid droeg bovendien niet bij aan het vertrouwen van de burger in de politiek. Nu hebben we helder in beeld hoe Nederland wil omgaan met de luchtvaart: als een belangrijke

economische pijler binnen de randvoorwaarden die milieu en veiligheid stellen. En gedogen is geschiedenis.

De ONL-organisatie heeft het afgelopen jaar heel hard gewerkt aan de voorbereiding van dit kabinetsbesluit. Ik weet zeker dat de transparante manier waarop gewerkt is sterk heeft bijgedragen aan draagvlak voor dit besluit. Ik wil alle medewerkers van harte bedanken voor hun grote inzet.

Tineke Netelenbos,  
minister van Verkeer en Waterstaat



FOTO: TON POORVLIET, DOORDRECHT





maatschappelijke onrust veroorzaken. Deze mogelijkheid heeft het kabinet daarom nu definitief verworpen. De PKB/MER-procedure voor de ontwikkeling op lange termijn wordt alleen voortgezet met een aantal opties voor beperkte aanpassingen van het banenstelsel, die grotendeels binnen het huidige luchthavenareaal te realiseren zijn.

Het omvangrijke studieprogramma in 1999 naar de mogelijkheden van een luchthaven in zee heeft de nodige inzichten opgeleverd. Het belangrijkste daarvan is dat er nog te veel onzekerheden aan een dergelijke luchthaven kleven, niet alleen op financieel en ecologisch gebied, maar ook in de vorm van onduidelijke veiligheidsrisico's. De eilandoptie wordt dus uit de PKB/MER-procedure teruggetrokken. Toch vindt het kabinet dat het eiland voor de verre toekomst een mogelijk alternatief zou kunnen zijn. Begin 2000 gaat daarom een studieprogramma van start om de bestaande onzekerheden verder te verkleinen.

### Beheer Schiphol

De overheid zal zich in de toekomst beperken tot het stellen van randvoorwaarden aan de luchtvaart en tot het bewaken ervan. Uitgangspunt daarbij is een nieuw stelsel van normen voor geluid, geur, luchtkwaliteit en externe veiligheid dat gelijkwaardig is aan de reeds ontwikkelde normen voor het vijfbanenstelsel, maar beter handhaafbaar zal zijn. De tot nu toe gehanteerde normen, die gebaseerd zijn op aantallen passagiers en vracht, zullen worden vervangen. De luchtvaartsector is er zelf verantwoordelijk voor dat zij binnen de nieuwe normen blijft. Een onafhankelijke overheidsinstelling, de Handhavingsdienst Luchtvaart, gaat dit controleren en zal bij overschrijding van de normen ingrijpen. De dienst kan bij overschrijding sancties opleggen, zoals

bestuurlijke boetes of het opleggen van verbeteringsmaatregelen. In het uiterste geval kunnen banen tijdelijk gesloten worden.

### Geluid

De nieuwe normering voor geluid zal worden gebaseerd op de internationale geluidbelastingmaat Lden in plaats van de Nederlandse Ke-maat. Hierdoor vervalt de afkap van geluidniveaus beneden de 65 dB(A) uit de Ke-systematiek. Dit betekent dat voortaan al het vliegtuiggeluid gaat meetellen bij het bepalen van de geluidbelasting. Bovendien geldt in Lden de hoogste nachtstrafactor ('s nachts vliegen tikt extra zwaar aan) voor een langere periode, namelijk van elf uur 's avonds tot zeven uur 's ochtends in plaats van zes uur 's ochtends. De vast te leggen Lden-grenzen voor de geluidsbelasting moeten gelijkwaardig zijn aan de huidige Ke-grenzen: niet meer dan tienduizend woningen met een geluidbelasting die hoger is dan de grenswaarde.

Om een gelijkwaardige overgang van Ke naar Lden te waarborgen, zullen beide parameters gedurende een periode van vijf jaar naast elkaar worden gehanteerd en onderling worden vergeleken op hun effecten voor de normering en handhaving. Een onafhankelijke commissie zal dit proces begeleiden en toetsen. Tegelijkertijd wordt een effectief meetsysteem van geluid ontwikkeld, dat de geluidsberekeningen waarmee nu de geluidbelasting wordt vastgesteld moet aanvullen of mogelijk vervangen. Om dit systeem te valideren zal dezelfde onafhankelijke commissie worden ingeschakeld.

### Externe veiligheid

De afgelopen maanden is in opdracht van het kabinet een verbeterd model doorgerekend voor het inschatten van de risico's 'aan de grond' van

## Belangrijkste besluiten en bepalingen in de kabinetsnota

### Wetgeving Schiphol

- Er komt een nieuwe, zakelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen overheid en luchtvaartsector.
- Het rijk stelt de grenzen aan het geluid en het veiligheidsrisico op en rond de luchthaven Schiphol, waarbinnen de luchtvaartsector haar bedrijfsmatige activiteiten kan uitoefenen en optimaliseren.
- Uitgangspunt is dat de luchtvaartsector zelf haar eigen infrastructuur financiert.
- Regels voor het gebruik van start- en landingsbanen en vliegroutes door de vliegtuigen waarborgen dat er zo weinig mogelijk over woongebieden gevlogen wordt.
- Als grenzen worden overschreden, legt de Handhavingsdienst Luchtvaart namens de overheid sancties op aan de betreffende sectorpartij.

### Normering

- Er komt een nieuw normenstelsel voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur voor Schiphol, dat operationeel moet zijn vanaf 2003.
- De nieuwe normen moeten gelijkwaardig zijn aan de huidige, reeds voor het vijfbanenstelsel ontwikkelde normen. Wel moeten de nieuwe normen beter meetbaar en handhaafbaar zijn.
- Onderdeel van de gelijkwaardigheid is dat het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan de grenswaarde ook onder het nieuwe normenstelsel zal afnemen van 15.000 in 1990 tot maximaal 10.000 na 2003.

- De huidige maximumnormen voor passagiers (44 miljoen) en vracht (3,3 miljoen ton) komen te vervallen.
- De nieuwe normering voor geluid zal worden gebaseerd op de internationale, realistischere geluidbelastingmaat Lden in plaats van de Nederlandse Ke-maat.
- De luchtvaartsector zal maatregelen treffen om de veiligheid verder te vergroten.

### Locatiekeuze

- De PKB/MER-procedure voor de langetermijnontwikkeling wordt alleen voortgezet voor de locatie Schiphol, op basis van het beperkingengebied van het vijfbanenstelsel.
- In zuidelijke richting wordt een uitbreiding van het beperkingengebied in de PKB/MER-procedure opengelet, zodat beperkte aanpassingen van het vijfbanenstelsel met name in die richting in de toekomst mogelijk blijven.
- De procedure wordt niet voortgezet voor de eilandoptie, omdat hierover nog te veel onzekerheden bestaan en de financiering op dit moment onmogelijk lijkt.
- Het kabinet wil een luchthaven in zee voor de verdere toekomst niet geheel uitsluiten en zal begin 2000 een studieprogramma opzetten om de onzekerheden verder te verkleinen.
- Ingrijpende aanpassingen van Schiphol met grote nieuwe banenstelsels zijn niet langer aan de orde in verband met het forse milieu- en ruimtebeslag voor de Randstad.

het vliegverkeer van en naar Schiphol. De resultaten, waarover wetenschappelijke overeenstemming bestaat, laten zien dat de veiligheidsituatie rond Schiphol beter is dan op grond van het oude model werd verondersteld. Dichtbij de start- en landingsbanen blijkt de kans op een ongeval het grootst te zijn. Het nieuwe normenstelsel zal hier rekening mee houden en met name strenge grenzen stellen aan het risicovolume in gebieden dichtbij de luchthaven. In deze gebieden

zullen beperkingen gelden voor bewoning en nieuwbouw van bedrijven. Tot 2015 zullen in de 'sloopzone' naar verwachting enkele tientallen woningen moeten worden afgebroken. Om de veiligheid verder te vergroten zal de luchtvaartsector maatregelen treffen op het gebied van bijvoorbeeld vlootonderhoud, passagierscontrole, vracht en bagage, training en opleiding van bemanning, en rampenbestrijding.

## Tweede studiedag ONL druk bezocht

Aan het miniatuur-Schiphol, dat zichtbaar is door de ruiten, valt nog niets te zien van een op handen zijnde verbouwing, laat staan verhuizing. Binnen staan deze onderwerpen juist hoog op de agenda. Tien dagen voordat het kabinet zal beslissen over de toekomst van Schiphol, worden in Madurodam de onderzoeksresultaten van het studieprogramma voor de lange termijn ontwikkeling van de luchthaven gepresenteerd.

De studiedag op 7 december 1999 trekt zo'n 150 deelnemers uit de onderzoeksweld, provinciale en gemeentelijke overheden en belangenorganisaties. Ze kunnen een hele dag informatie verzamelen over de langetermijnstudies die het Rijk en de luchtvaartsector in 1999 hebben uitgevoerd ter voorbereiding van het decemberbesluit van het kabinet. In vier themahoeken van de Madurodamfoyer zijn

onderzoeksresultaten op informatiepanelen samengevat: Zoekgebied Noordzee, Zoekgebied Schiphol, Bereikbaarheid en operationele aspecten, Financiële haalbaarheid. Achter deze panelen worden gelijktijdig lezingen gehouden waarin onderzoekers hun (voorlopige) conclusies toelichten. Aan het slot van elke lezing wordt door de toehoorders een stelling voor het slotdebat geformuleerd.

De toegevoegde waarde van de lezingen blijkt bijvoorbeeld uit de reacties tijdens de sessie over schetsontwerpen voor een vliegveld in zee. De spreker stelt dat een eiland in verband met de geluidsoverlast zo ver mogelijk uit de kust moet worden aangelegd. Echter niet verder dan 20 kilometer vanwege de juridisch-bestuurlijke implicaties bij aanleg buiten de twaalfmijlszone (22,2 kilometer).

Toehoorders vragen vervolgens

of die twintig kilometer vanaf de kust tot aan de zeevering van het eiland of tot aan het centrum ervan reiken. Een detail, maar gezien het afstandsprobleem dat in het slotdebat aan de orde zal komen niet onbelangrijk.

### Voorkeursscenario

Er zitten nogal wat haken en ogen aan de afstand tussen eiland en kust, zo blijkt inderdaad in het slotdebat. Bij een afstand van minder dan tien kilometer – het voorkeursscenario van de luchtvaartsector – worden de veiligheidsrisico's door de aanwezigheid van vogels te groot. Naarmate een ontwerp echter verder richting twaalfmijlszone verschuift, neemt de interesse hiervoor van de sector af. Naast veel hogere kosten zijn de langere reistijden een struikelblok. Als de stelling 'De kwaliteit van de vervoersverbinding is van belang voor de functionaliteit van de luchthaven' aan bod komt, blijken de bedenkingen van de sector zich ook op de aard van de verbinding te richten. Voor de sector is een wegverbinding een absolute voorwaarde.

De lezing over de groeiopties voor de huidige locatie Schiphol is aanleiding voor de stelling 'Schiphol redesign kan nooit een hoog groeiscenario bedienen'. In het slotdebat vindt men deze stelling ongenueanceerd. Afhankelijk van het groeipercentage kan Schiphol nog zo'n twintig jaar uit de voeten. Bovendien zijn er ook andere



manieren om capaciteitsproblemen tegen te gaan: KLM kan binnen de alliantie met Alitalia meerdere thuisbases gaan gebruiken.

### Implicaties onderzoek

Het debat wordt geanimeerd wanneer de implicaties van groei voor het milieu ter sprake komen. Groei van de luchtvaart is voor sommigen per definitie onaanvaardbaar. ONL-directeur Bert de Rooter wijst op de noodzaak van verder onderzoek naar effectieve milieunormen om de beloofde strenge grenzen aan de luchtvaart te kunnen garanderen. De implicaties van het onderzoek, zo wordt opnieuw duidelijk, zijn niet altijd eenduidig. Welke afweging tussen milieu en economie zal het kabinet in zijn besluit maken, zo wil presentator Pim van Galen van het panel weten. Geen van de panelleden wil hierop antwoorden: dat laat men graag aan het kabinet zelf over.



# Onderzoek voor het kabinet

**Bijna een jaar geleden ging het onderzoeksprogramma van start dat aan de basis ligt van het recente kabinetsbesluit. Een deel van het onderzoek richtte zich op de langetermijnontwikkeling van Schiphol, een ander deel op nieuwe normenstelsels voor de luchthaven.**

**Veel onderzoeken wijzen op nog altijd bestaande onzekerheden, dus ook de komende jaren zal het noodzakelijk blijven om aanvullend onderzoek te doen. Hoever staan we nu met onze inzichten over de toekomstmogelijkheden van de luchtvaart? ONLine vroeg drie betrokken onderzoeksleiders welke concrete resultaten het onderzoek tot nu toe heeft opgeleverd en welke consequenties dit voor de besluitvorming heeft.**

*Projectleider Normering Rob Dortland hield zich bij ONL bezig met het onderzoeken van normenstelsels voor geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur voor Schiphol.*

‘In 2003 zullen we bij de ingebruikname van de vijfde baan een ander normenstelsel gaan gebruiken. Wat geluid betreft zullen we dan overstappen van Ke naar Lden als geluidsbelastingmaat. Bovendien is het stelsel voor geluid zo opgesteld dat op termijn kan worden overgegaan van het berekenen van geluidsbelasting naar het meten ervan. Voor wat betreft geur blijkt het gebied dat last zou kunnen hebben van kerosinelucht beduidend kleiner te zijn dan in het huidige normenstelsel is aangegeven. Professionele ‘snuffelaars’ konden geen kerosine ruiken in het gebied waarvan men dacht dat er nog last van werd ondervonden. De geurcontouren die er nu liggen geven waarschijnlijk een overtrokken beeld. Door de onderzoeken is nu een benadering voor geur mogelijk, die meer aansluit bij de praktijk die bij andere industriële bedrijven gebruikelijk is.’

‘Wat de veiligheid betreft is de situatie rond Schiphol ook beter dan we aanvankelijk dachten. De kans dat er hier een vliegtuig neerstort is ongeveer de helft lager dan voorheen werd aangenomen. Als het kabinet, na ontvangst en verwerking van adviezen hierover, het nieuwe normenstelsel definitief zal hebben vastgesteld, gaan we een tijd proefdraaien met het stelsel. Dit wordt gedaan om alle “kinderziekten” eruit te halen, voordat het stelsel in 2003 definitief van kracht wordt.’

*Joop Krul van de Schiphol Group leidde het langetermijnonderzoek van de luchtvaartsector, dat zich toespitste op de markt en op operationele, logistieke en financiële aspecten.*

‘De inzichten zijn op bepaalde punten duidelijk aangescherpt. Om met de eilandoptie te beginnen: die kent op dit moment nog veel te veel risico’s. Niet in de laatste plaats op financieel gebied. We hebben met twee banken onderzoek gedaan naar de financiële haalbaarheid, en die staat of valt met een substantiële rol van de overheid. Voor het onderzoek van de komende vijf jaar zou men ook nadrukkelijk moeten zoeken naar een breder financieel draagvlak: zouden ook vormen van bedrijvigheid die compleet los staan van de luchtvaartsector brood zien in een eiland?’

‘Wat de verschillende opties voor redesign betreft: het is duidelijk dat er nog ruimte voor groei is op Schiphol. Maar niet onbepaald. Marktgroei volgens een hoog groeiscenario blijkt niet te realiseren zonder onaantoonbaar hoge maatschappelijke spanning te veroorzaken. Grootschalige ingrepen in het banenstelsel, zoals de opties De Reus en Van Stappen, kunnen dan ook echt afgeschreven worden.’

‘In een werkgroep heeft de luchtvaartsector een groot aantal verschillende banenstelsels op uniforme wijze onderzocht. Aan de ene kant keken we bij die onderzoeken naar het optimaal benutten van de capaciteit voor groei die elk scenario bood; aan de andere kant onderzochten we welke scenario’s de minste milieubelasting zouden veroorzaken of de milieubelasting ten opzichte van het 5p-stelsel zouden kunnen verkleinen. Uit die onderzoeken bleek dat de grootschalige varianten niet genoeg meerwaarde zouden opleveren en op milieugebied véél slechter scoren. Blijft over: de kleinschalige redesign-varianten. Binnen het beschikbare areaal aan land en geluidsruimte zijn daarbij verschillende opties denkbaar. Gebleken is dat parallelle banen

efficiënter zijn dan gedraaide banen. Gedacht wordt dus aan een parallelle Kaagbaan of een zesde baan tussen de vierde en vijfde baan in.’

‘Maar je hebt gewoon met absolute grenzen te maken. Zelfs met een geoptimaliseerd normenstelsel zijn er grenzen aan de capaciteit en groei van Schiphol. Om die capaciteit zo goed mogelijk te benutten zal vlootvernieuwing enorm belangrijk zijn. Bronbeleid maakt dat je meer kunt vliegen binnen de beschikbare geluidsruimte, mits je er de juiste infrastructuur voor aangelegd hebt.’

de zee een luchthaveneiland te bouwen door de aanwezigheid van vogels en de invloed daarvan op de veiligheid. Ook blijkt dat het bouwen van een dam tot in de Waddenzee ecologische verstoringen zou opleveren. Wat mij vooral opviel was hoe verschillende opties voor een eiland in elkaar grijpen. Als je bijvoorbeeld een eiland met een brug verbindt, heeft dat invloed op het gedrag van vogels. Die zien die brug als een vluchtlijn, wat ze weer naar het eiland toeleidt.’

‘We weten dus meer dan een jaar geleden, maar we weten over bepaalde zaken toch nog niet



*Schiphol als stad: bij het onderzoek naar toekomstmogelijkheden schakelde de Schiphol Group de stedenbouwkundige Rem Koolhaas en zijn Office for Metropolitan Architecture (OMA) in.*

*Ton van Essen coördineerde bij ONL het langetermijnonderzoek naar de locaties Noordzee en Schiphol.*

‘De nadruk van onze onderzoeken lag vooral op de mogelijkheden en onmogelijkheden voor een luchthaveneiland, omdat daarover nog veel onzekerheden waren. We hebben vooral de ruimtelijke, financiële en juridische aspecten hiervan bestudeerd.’

‘Hoewel de onderzoeken meer duidelijkheid hebben gecreëerd, is dat slechts op een beperkt aantal punten het geval: het blijkt bijvoorbeeld niet mogelijk te zijn om tot dertien kilometer in

genoeg. Zo is er grote onzekerheid over hoe de luchtvaartmarkt zich de komende jaren zal gaan ontwikkelen. Bovendien gaapt er een groot gat tussen de kosten en de mogelijke opbrengsten. Daarmee zou de overheidsbijdrage een te groot risico vormen, en denken wij dat een luchthaveneiland momenteel een brug te ver is. Daarnaast bleek de sector, die met het idee van een luchthaveneiland kwam, in vergelijking met vorig jaar minder enthousiast te zijn over het eiland. Dat is vooral het gevolg van de resultaten van de eigen onderzoeken.’

## Veelgevraagd

**Komt er met deze nota een einde aan het gedogen van geluidoverschrijdingen op Schiphol?**

Ja, de minister van VenW wil vanaf de ingebruikname van het vijfbanenstelsel in 2003 (wanneer het nieuwe normenstelsel van kracht wordt) streng optreden bij overschrijdingen van de geluidgrenzen. Zij zal deze taak neerleggen bij de nieuw op te richten Handhavingdienst Luchtvaart, die de bevoegdheid krijgt om eventueel sancties op te leggen. De sancties kunnen variëren van het uitdelen van boetes tot - in het uiterste geval - het tijdelijk sluiten van banen.

**Is verdere groei van de luchtvaart op Schiphol niet slecht voor de gezondheid van omwonenden?**

De luchtkwaliteit in de omgeving van Schiphol houdt het midden tussen de luchtkwaliteit in landelijk en stedelijk gebied. De invloed van de luchtvaart hierop is moeilijk vast te stellen, omdat luchtvaart, verkeer en industrie grotendeels dezelfde luchtverontreinigende stoffen uitstoten. Duidelijk is wel dat het aandeel van de luchtvaart in de totale luchtverontreiniging, in vergelijking met andere vervuilingbronnen, beperkt is. Op basis van deze gegevens en de

huidige epidemiologische inzichten is er daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat groei van de luchtvaart nadelig is voor de gezondheid. Overigens wordt via een onderzoeksprogramma de situatie van de gezondheid in de omgeving van Schiphol permanent gecontroleerd.

**Komt er met de nieuwe systematiek op Schiphol in 2003 een eind aan ‘files in de lucht’?**

Met de systematiek in de nieuwe Schipholwet wordt het probleem van de toenemende congestie in het luchtvaartterrein helaas niet opgelost. De in deze

wet voorziene herverdeling en optimalisering van het luchtruim betreft namelijk alleen het Nederlandse deel hiervan. Omdat de congestieproblemen grotendeels worden veroorzaakt door gebrekkige afstemming tussen de diverse nationale luchtverkeersleidingsdiensten en -systemen, vergt de oplossing ook een Europese/internationale aanpak.

**Waarom wil het kabinet nog verder studeren op de kansen en mogelijkheden voor een vliegveld in zee nu het onderzoek dit jaar negatief is uitgevallen?**

Dit jaar is niet gebleken dat een vliegveld in de Noordzee onmogelijk is. Het kabinet wil deze locatie niet uitsluiten, gelet op het toekomstperspectief dat het luchthaveneiland zou kunnen bieden in het spanningsveld tussen groei van de luchtvaart en de effecten op milieu, veiligheid en ruimte. Er wordt daarom een onderzoeksprogramma gestart om een aantal onzekerheden verder te verkleinen. Op deze manier kan bovendien rekening worden gehouden met de nieuwe kennis en innovaties die de toekomst wellicht brengt: we weten nu niet wat we over 20-25 jaar weten.



# Leiden denkt mee over toekomst luchthaven

In oktober 1999 organiseerde ONL zeven informatieavonden. Aanleiding was de publikatie door ONL van de startnotities MER en EER lange termijn. Deze publikatie vormt het begin van een procedure waarin de milieu- en economische effecten van twee uitbreidingsmogelijkheden van Schiphol worden onderzocht: op de huidige locatie en op een Noordzee-eiland. Logischerwijze vonden de avonden plaats in gemeenten rond Schiphol en langs de Noordzeekust. Een impressie van de avond in het Antonius Zalencentrum, waar Leidenaars de kans aangrepen om uitgebreid met ONL-managers te praten over de toekomst van Schiphol.



FOTO: DICK HASTER, HAARLEM

Deze avond is, net als de overige informatieavonden, bedoeld om het publiek te informeren over de te onderzoeken uitbreidingsmogelijkheden. Men kan een informatiemarkt bezoeken en panelsessies bijwonen. Verder kan men ter plekke commentaar geven op de plannen in de vorm van een inspraakreactie, die in de officiële procedure wordt meegenomen.

Behalve ONL zelf zijn ook verschillende andere spelers in het Schipholdossier op de informatie-

markt vertegenwoordigd: de provincies Noord- en Zuid-Holland, Rijkswaterstaat directie Noordzee, de Schiphol Group, de milieubeweging en verschillende onderzoeksinstituten. Deze organisaties bevolken de vele standjes waar degenen die graag een mondelinge uitleg willen hebben te rade kunnen gaan. Daarnaast kan men met behulp van de beschikbare startnotities MER en EER en de vele folders en documenten die beschikbaar zijn op de markt de eigen kennis vergroten.

## Transparantie

'Twee zaken komen hier vanavond aan de orde: Waar komt in de 21<sup>e</sup> eeuw de nationale luchthaven? En hoe groot zal deze worden?' Presentator Hugo van Rijn stipt de onderwerpen van de panelsessie aan: de afsluiting en tevens het hoogtepunt van de avond. In het panel zitten ONL-directeur Bert de Ruiter en projectleider Lange Termijn Ton van Essen. De vragen uit het



publiek tijdens de anderhalf uur durende sessie zijn scherp en gevarieerd. Een eiland in de Noordzee is voor sommigen een oplossing voor de geluidshinder, anderen stellen kritische vragen over de milieueffecten hiervan. Uit veel reacties blijkt bezorgdheid over het evenwicht tussen

milieu en economie. 'Een essentieel onderdeel van dit proces, dat evenwicht', beaamt ook De Ruiter.

Veel vragen richten zich ook op de inspraak. De aanwezigen zijn er niet gerust op dat hun stem er ook echt toe zal doen bij de verdere besluitvorming. 'Wat gaan jullie nu doen met mijn mening?', wil iemand weten. De Ruiter laat in zijn antwoord het begrip transparantie vallen en benadrukt dat de meningen van de aanwezigen serieus meegenomen zullen worden. Transparantie houdt bovendien niet op bij het invullen van een formulier. Bestuurders hebben de plicht open en duidelijk zijn over het hoe en waarom van hun besluitvorming. En daar is vanavond hard aan gewerkt.



Ook in Haarlem werd een informatie-avond georganiseerd.

FOTO: DICK HASTER, HAARLEM

## Vernieuwde website RLD/ONL

Op 1 oktober 1999 is de website van VenW/Rijksluchtdienst uitgebreid met een site van de programmadirectie ONL. Deze vervangt de oude website van de voormalige interdepartementale projectdirectie TNLI, de voorganger van ONL.

De oude TNLI-site trok, vanwege de interactieve mogelijkheden en de grote hoeveelheid onderzoeksgegevens, altijd grote aantallen bezoekers en

werd hoog gewaardeerd. In de nieuwe site zijn deze elementen daarom zo veel mogelijk overgenomen. Zo is er een uitgebreide bibliotheek van al het onderzoek naar de toekomst van Schiphol dat de afgelopen jaren is uitgevoerd. Ook is er weer een vragenrubriek opgenomen, waarin bezoekers, naast hun inhoudelijke reacties, ook aanvragen voor informatiemateriaal en opmerkingen over de site zelf kwijt kunnen.

Centraal onderdeel van de RLD/ONL-site is de nieuwspagina. Momenteel is hier veel informatie te vinden over het kabinetsbesluit van 17 december 1999 over de toekomst van Schiphol.

U kunt deze informatie en de genoemde rubrieken op de volgende twee manieren op internet vinden:

- Via het adres van de algemene website van het ministerie van Verkeer en Waterstaat:

[www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl). Op de homepage kiezen voor het onderwerp 'Luchtvaart', waarna de openingspagina van de Rijksluchtdienst verschijnt. Hier kiezen voor 'Beleid', en daarna de knop 'Schiphol 2000+' selecteren.

Rechtstreeks, via het adres [www.onl.rld.nl](http://www.onl.rld.nl)

## Bestellen en inzien 'Toekomst van de nationale luchthaven'

De kabinetsnota en bijlagen zullen begin 2000 in gedrukte vorm verschijnen. Ze kunnen kosteloos besteld worden via de afdeling Publiekvoorlichting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (telefoon: 070-3517086).

De bestelgegevens zijn als volgt:

### Nota 'Toekomst van de nationale luchthaven'

Verschijningsdatum: tweede helft januari 2000  
Bestelnummer: RLD 090

### Bijlage: samenvattende rapportage

#### 'Onderzoeksprogramma Lange Termijn'

Verschijningsdatum: begin februari 2000  
Bestelnummer: RLD 091

### Bijlage: samenvattende rapportage

#### 'Onderzoeksprogramma Normering'

Verschijningsdatum: begin maart 2000  
Bestelnummer: RLD 092

Vanaf de hierboven vermelde verschijningsdata liggen de nota en de bijlagen ook ter inzage op de volgende plaatsen:

- Bibliotheek ministerie van Verkeer en Waterstaat: Plesmanweg 1, Den Haag
- Bibliotheek Rijksluchtdienst: Saturnusstraat 50, Hoofddorp
- Bibliotheek ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer: Rijnstraat 8, Den Haag
- Informatie- en nieuwscentrum ministerie van Economische Zaken: Bezuidenhoutseweg 30, Den Haag
- Bibliotheek provincie Noord-Holland: Houtplein 33, Haarlem
- Bibliotheek provincie Zuid-Holland: Zuid-Hollandplein 1, Den Haag
- Schipholscoop: aankomsthal 1 luchthaven Schiphol
- Informatiecentrum gemeente Haarlemmermeer: Raadhuisplein 1, Hoofddorp
- Voorlichtingscentrum gemeente Amsterdam: Amstel 1, Amsterdam



De tekst van de nota is al beschikbaar op internet op de RLD/ONL-site: [www.onl.rld.nl](http://www.onl.rld.nl). Te zijner tijd zullen hier ook de teksten van de bijlagen gepubliceerd worden.

## 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 Rijksluchtdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### Redactie:

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

### Productie:

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

### Vormgeving:

Gerard Bik BNO, Den Haag

### Druk:

Drukkerij Lakerveld b.v., Den Haag

### Redactieadres:

Programmادirectie ONL  
Postbus 90771  
2509 LT Den Haag  
tel. (070) 351 72 15  
fax. (070) 351 63 08

### Internet:

[www.onl.rld.nl](http://www.onl.rld.nl)