



juni 2000

# ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

'Toekomst van de Nationale Luchthaven' aangescherpt

## Doorstart kabinetsnota

Na een periode van zes maanden waarin de publieke aandacht even verslaptte terwijl achter de schermen hard werd doorgewerkt, staat de toekomst van Schiphol binnenkort weer volop in de schijnwerpers. Eind mei heeft het kabinet het besluit van 17 december verder bijgeschaafd en ingevuld en zijn de nieuwe milieunormen voor veiligheid, geluid en luchtkwaliteit bepaald. Samen met de nota 'Toekomst van de Nationale Luchthaven' (TNL) vertegenwoordigen deze besluiten het definitieve kabinetsstandpunt, dat nu in de Tweede Kamer besproken kan gaan worden.

Toen het kabinet eind 1999 de nota TNL uitbracht, gaf men aan dat de definitieve vorm van het normenstelsel pas bepaald zou worden na verwerking van de reacties van de verschillende gesprekspartners en adviesorganen. Die reacties stroomden snel na elkaar binnen. Naast de officiële adviesorganen - de Commissie Geluidshinder Schiphol (CGS) en de Veiligheidsadviescommissie Schiphol (VACS) - hebben de meeste leden van het inmiddels ter ziele gegane TOPS gereageerd. Daarnaast heeft de minister overlegd met vertegenwoordigers van de milieubeweging, de sociale partners, de regionale overheden

en de luchtvaartsector. Tenslotte heeft men de resultaten verwerkt van de internationale expertsessie op het gebied van veiligheid die in maart in Amsterdam werd gehouden. Uit de meeste reacties bleek dat het kabinetsbesluit op hoofdlijnen breed ondersteund wordt, en dat alle betrokkenen graag ook betrokken willen blijven. Vanuit de milieubeweging zijn voorstellen gedaan voor aanpassing van het stelsel.

### Meetpunten

Een discussie die de landelijke pers moeiteloos haalde, [lees verder op pag 2](#)

Meetpunten voor vliegtuiggeluid spelen belangrijke rol bij nieuwe milieunormen

## Luchtspiegel

Op 30 mei heeft de Tweede Kamer een door ONL voorbereide brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat ontvangen die bij ons in de wandelingen onder de toepasselijke - maar weinig verrassende - naam 'meibrief' door het leven gaat. Deze brief geeft een nadere uitwerking van de nota 'Toekomst van de Nationale Luchthaven' en vormt samen met deze nota het definitieve kabinetsstandpunt over de toekomst van Schiphol. De Kamer zal naar verwachting nog in juni haar definitieve oordeel geven over dit Schipholdossier.

Het is goed te zien dat het dossier, zes maanden na het decemberbesluit van het kabinet, alweer

scherpere contouren heeft gekregen. Het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen en het principe 'Schiphol als bedrijf' zijn verder uitgewerkt en hebben hun weerslag gekregen in een door het kabinet goedgekeurde wijziging van de Wet Luchtvaart. Bij deze wet horen twee besluiten, het Luchthavenverkeerbesluit en het Luchthavenindelingbesluit. Deze twee besluiten zijn nodig om het nieuwe normenstelsel echt te laten werken..

Het nieuwe normenstelsel is bovendien aanleiding voor het opstellen van een Milieu Effect Rapport, dat in 2001 zal verschijnen. In dit rapport willen we het functioneren van het nieuwe normenstelsel uit de

doeken doen en bovendien helder aantonen dat dit nieuwe stelsel gelijkwaardig is aan de oude normen. En dat we beter kunnen handhaven op milieu- en veiligheidsvoorwaarden. Binnenkort zal, ter voorbereiding van het opstellen van het rapport, een startnotitie verschijnen die inspraak op de deugdelijke onderbouwing van het normenstelsel mogelijk maakt. Daarmee zetten we een volgende stap op de weg die in december ingeslagen is: een weg die het optreden van de overheid rond Schiphol transparanter en begrijpelijker maakt.



Bert de Ruiter  
Directeur ONL





## Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid ingesteld

# Van Kosten naar Berkhout

Helderheid en gelijkwaardigheid zijn de twee sleutelbegrippen van het nieuwe stelsel voor geluidsnormen voor het luchtverkeer op Schiphol. In samenwerking met minister Pronk van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu heeft minister Netelenbos medio juni een onafhankelijke commissie ingesteld die de komende vijf jaar tot taak heeft de gelijkwaardige overgang van het oude naar dit nieuwe normenstelsel te toetsen en te beoordelen.

Ondanks haar korte bestaan is de Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid al opgemerkt door de media, waar zij wordt aangeduid als de commissie Berkhout. Professor Berkhout van de Technische Universiteit Delft is namelijk aangewezen om deze commissie voor te zitten vanwege zijn expertise op het gebied van het geluidsonderzoek. Geluid is de basis van zijn loopbaan. Geluid in al zijn aspecten van plezierige klanken tot lawaai, van akoestiek in de concertzaal tot geluidsapplicaties die onder oppervlakken kunnen 'kijken' naar olie in de aardbodem of organen in het lichaam. Zijn betrokkenheid bij de luchtvaartsector blijkt uit zijn deelname aan de werkgroep Airport Development van de Technische Universiteit Delft die onderzoekt welke kennis nodig is voor het vliegveld van de toekomst.

### Historische context

Aangezien de commissie nog maar één keer bij elkaar is gekomen, vindt Berkhout het te vroeg om iets te zeggen over de uitvoering van de opdracht en de te volgen werkwijze. Een boeiende opdracht vindt hij het in ieder geval wel. Berkhout: 'Nu de

overheid de grenzen heeft aangegeven, waarbinnen de luchthaven mag groeien, kan de sector zijn inventiviteit bewijzen op het gebied van technologische vernieuwing. Mijn commissie moet erop toezien dat de gelijkwaardigheid bij de overgang van het oude naar het nieuwe geluidsstelsel gewaarborgd blijft. Ik ben blij met de samenstelling van de commissie omdat er deskundigen in zitten die niet alleen technische kennis hebben van de geluidsproblematiek van vliegtuigen maar ook op de hoogte zijn van de context waarin er wordt gewerkt en de historie ervan. Hierdoor kunnen onze uitspraken zowel breedte als diepgang krijgen.'

### Waarom $L_{den}$ ?

In eerste instantie buigt de commissie zich over de wijze waarop de nu gehanteerde Kosteneenheid (Ke) moet worden vertaald naar de gangbare Europese maat die wordt aangeduid met Level Day, Evening, Night ( $L_{den}$ ). Professor Berkhout, opvolger van Professor Kosten die de naar hem vernoemde geluidsnorm heeft ontwikkeld (Ke), legt uit dat het van groot belang is over te gaan op een maat die veel beter aansluit bij de Europese

### vervolg van pag 1

betrof de vraag hoeveel meetpunten voor vliegtuiggeluid er ingesteld moeten worden, en op welke locaties deze moeten komen. Er gaapte een flink gat tussen de 10 á 20 meetpunten in woongebieden in de nabijheid van de luchthaven die het kabinet in de Nota TNL noemde en de honderden meetpunten door heel West-Nederland waar de milieubeweging op aandrong. Het kabinet blijft van mening dat voldoende waarborgen worden gegeven door de punten te plaatsen op en rond de 35 KE- grens, die in het nieuwe normenstelsel de basis vormt voor wettelijke beperking van geluidsoverlast. Samen met het stellen van regels aan de te gebruiken routes biedt dit ook bescherming aan verder weg gelegen gebieden. Daarnaast woog voor het kabinet de handhaafbaarheid van de geluidsbeperkingen bijzonder zwaar, iets wat bij teveel meetpunten een probleem zou worden. Inmiddels is de onafhankelijke Commissie Deskundigen Vliegtuiggeluid (onder leiding van professor Berkhout) in het leven geroepen om het kabinet nader te adviseren over een juiste overgang naar het nieuwe geluidsmetingsysteem en het gewenste aantal meetpunten op en rond de 35 KE-grens.

In de brief aan de Tweede Kamer waarin het kabinet de decembernote toelicht, is het oorspronkelijke kabinetsvoornemen op enkele punten bijgesteld of nader ingevuld:

**Overlegstructuur:** Er is een voorzet gedaan om tot een nieuwe overlegstructuur te komen waarin de rijksoverheid zich overeenkomstig de nieuwe voornemens wat terughoudender opstelt. Gericht op de wettelijke bescherming blijft de rijksoverheid op het gebied van geluidshinder en veiligheid bijvoorbeeld de waakhond. Maar voor hinder daarbuiten, die vaak subjectiever van aard is, wordt bekeken hoe de regio en de luchthaven onderling kunnen werken aan de oplossingen die voor zulke overlast voorhanden zijn. Meer aandacht zal worden gegeven aan de totstandkoming van overlegstructuren tussen de betrokken partijen onderling.

**Handhavingspunten:** Was op 17 december nog sprake van een aantal toetspunten voor geluidshinder, in de brief aan de Kamer spreekt men over 'handhavingspunten'. Dit benadrukt beter de strekking ervan, namelijk plaatsen waar beperking van geluidsoverlast gehandhaafd wordt door middel van meetpunten, met name in woongebieden. Het aantal wordt dus nog onderwerp van advies door de opgerichte commissie Berkhout.

**Veiligheid:** Uit een verbeterd rekenmodel is gebleken dat het risico op een ongeval op Schiphol minder groot is dan tot dusver werd berekend. Toch is besloten de huidige sloopzone, die op basis van het oude, minder accurate model was bepaald en dus ruimer is dan strikt noodzakelijk, als een soort extra 'buffer' te handhaven.

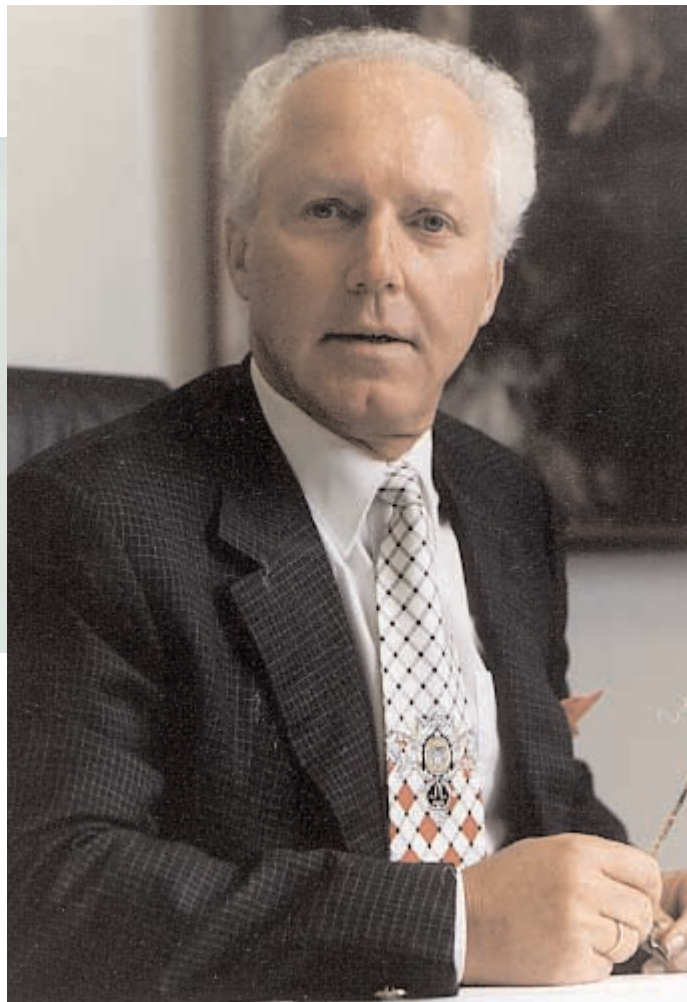


FOTO: SAM RENTMEESTER

evaluatie moet inzicht geven over de voortgang. Uiteindelijk moet dit proces resulteren in een objectieve, wetenschappelijk getoetste nieuwe geluidsnormering. Berkhout: 'Zoals we het gewend zijn in de wetenschap, moeten we onze argumenten punt voor punt legitimeren. Er zullen dan ook verschillende deelrapporten uitkomen in de periode dat we werkzaam zijn.'

### Verdere opdrachten

De tweede opdracht van de commissie heeft te maken met het *meten* van de geluidsbelasting. De commissie moet een oordeel geven over de overgang van het uitsluitend berekenen van vliegtuiggeluid, zoals dat momenteel gebeurt, naar het rechtstreeks meten van dit geluid dan wel een combinatie van berekenen en

normeringspraktijk. 'De Kosteneenheid, die uitsluitend in Nederland wordt gehanteerd, is gebaseerd op piekniveaus van vliegtuiggeluid.  $L_{den}$  houdt rekening met *alle* niveaus van het lawaai.' Op de vraag waarom er een commissie nodig is voor het vertaalproces van Ke naar  $L_{den}$ , antwoordt Berkhout dat het niet zomaar een kwestie is van een simpel rekensommetje zoals van Fahrenheit naar Celsius. Een periode lang zal met beide normen worden gewerkt. Een tussentijdse

meten. Tot slot is zeer recent nog een derde opdracht aan het takenpakket van de commissie toegevoegd. Dit heeft te maken met de meetpunten die nodig zijn voor een eventueel in te voeren systematiek van geluid meten in plaats van berekenen. Berkhout is gevraagd een oordeel te geven over het noodzakelijke aantal meetpunten en de locaties ('handhavingspunten') waar deze moeten worden ingericht.

## Het nieuwe normenstelsel in het kort

- De nieuwe normen zijn gelijkwaardig aan de oude, maar het zal effectiever en begrijpelijker zijn om ze te meten en te handhaven. Concreet betekent dit dat de situatie rond het vijfbanenstelsel in 2003 geen verslechtering zal betekenen voor veiligheid en luchtkwaliteit en een verbetering voor geluid ten opzichte van de situatie rond het vierbanenstelsel in 1990.
- Voor geluid gaat het in het nieuwe stelsel niet meer om aantallen vliegbewegingen, maar om een strikt stelsel van regels en richtlijnen voor het baan- en routegebruik. Zo worden regels opgesteld om zo min mogelijk over woongebieden te vliegen. Verder komt er een door meten van geluid bewaakte grens aan het geluid op handhavingspunten in woongebieden. Ook wordt er een grens gesteld aan de totale hoeveelheid geluid die Schiphol mag produceren.
- De overheid stelt ook een grens aan het risico dat de luchtvaart op Schiphol veroorzaakt. Er wordt een sloopzone vastgesteld waarbinnen geen nieuwbouw van bedrijven en kantoren wordt toegestaan en waarbinnen bestaande woningen gesloopt worden. De nieuwe regels voor baan- en routegebruik beperken niet alleen geluidsoverlast, maar ook de veiligheidsrisico's.
- Als er van de regels voor baan- en routegebruik wordt afgeweken, legt de overheid hoge geldboetes op. Op 1 mei is de Handhavingsdienst Luchtvaart (HDL) uit de startblokken gegaan, die verantwoordelijk zal zijn voor het handhaven van de normen.

**Groepsrisico:** Dit is de kans dat een groot aantal mensen op de grond ten gevolge van een vliegtuigongeval overlijdt. Op de conferentie van deskundigen over dit onderwerp werd geconcludeerd dat het vrijwel ondoenlijk is een concrete norm voor groepsrisico te definiëren. In de praktijk hebben de ingestelde veiligheidszones die op basis van individueel risico zijn bepaald ook een gunstige uitwerking op het groepsrisico. Ook worden de bestaande rampenplannen verder

verbeterd, zodat als zich hier onverhoopt een ongeval mocht voordoen de gevolgen zoveel mogelijk worden beperkt. Daarnaast wordt in overleg met de regionale overheden gekeken of maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening kunnen worden genomen om de veiligheid in de omgeving van de luchthaven verder te verbeteren.



# Nieuwe startnotitie voor Schiphol 2003

De toekomst van Schiphol voor de komende jaren ligt eigenlijk al min of meer vast. Schiphol blijft liggen waar het ligt, en zal op die plek binnen afzienbare termijn ook geen ingrijpende planologische veranderingen ondergaan. De beheerste groei van de komende jaren zal men met de vijfde baan moeten opvangen, waar al enkele jaren geleden toe besloten werd. Toch is bij ONL een nieuwe startnotitie voor een Milieu Effect Rapport (MER) in de maak. Een gesprek met de betrokken projectleider, Theo Zandstra, over de afwegingen die eraan voorafgingen en het streven naar transparantie.

## Waarom een nieuw MER?

'Tja, dat hebben wij ons ook uitgebreid afgevraagd. In de afgelopen jaren zijn rond Schiphol al diverse milieurapporten opgesteld. Zelfs voor direct betrokkenen dreigt het grote aantal studies naar milieu en andere effecten van de luchtvaart onoverzichtelijk te worden. Het kabinet wil echter de omzetting van het huidige normenstelsel naar een nieuw gelijkwaardig laten zijn. Alvorens de genomen besluiten ook in hun uitwerking te verankeren is het nodig die gelijkwaardigheid te toetsen. Het is een goede manier om via een MER de resultaten van dat onderzoek te tonen.'

.. waarbij eigenlijk sprake is van een sluitstuk van een langlopend proces....

'Precies. Mede op basis van milieurapportages is in het verleden besloten een vijfde start- en landingsbaan aan te leggen op Schiphol. En zijn ook afspraken gemaakt over de bescherming tegen geluid en het risico op ongevallen. Die besluiten blijven van kracht. De bescherming voor de omgeving ook. De wijze waarop deze worden vastgelegd en gehandhaafd verandert wel in het nieuwe stelsel. Vandaar dat de op te leveren milieu-informatie zich toespitst op het vraagstuk van de gelijkwaardige overzetting. En in dit geval dus niet op een onderzoek of andere baanstelsels

of andere normenstelsels tot andere uitkomsten zouden leiden. Schiphol krijgt een vijfde baan en moet aan een bepaald beschermingsniveau voldoen. Deze zaken hebben het hele traject van PKB tot inspraak en kamerbeslissing al doorlopen. Weliswaar gaan we een nieuw normenstelsel implementeren, maar alleen maar met het oog op betere handhaafbaarheid en het wegnemen van tekortkomingen in de bestaande werkwijze. Het is niet zo dat we de normen gaan aanscherpen of versoepelen.'

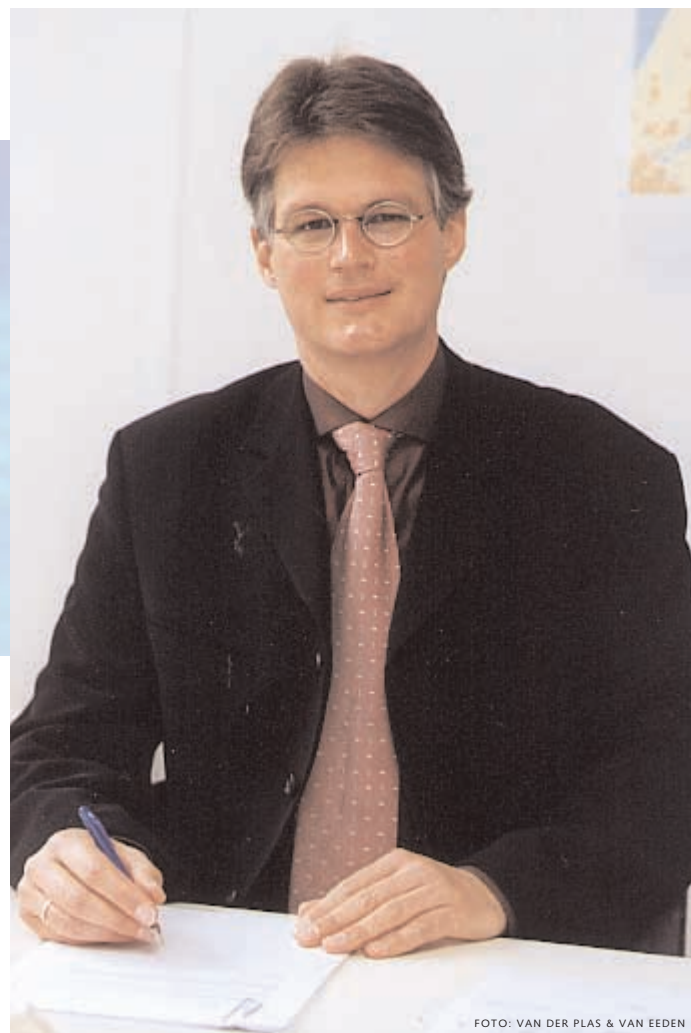


FOTO: VAN DER PLAS & VAN EEDEN

tuning., maar die fase is van groot belang voor de betrokkenen. Feit blijft dat het MER-mechanisme de manier bij uitstek is om op een transparante manier de besluitvorming netjes af te ronden.'

## Is er nog wel ruimte voor inspraak?

'Zeker. De professioneel geïnteresseerden en betrokkenen zoals gemeenten en belangengroeperingen zullen ons best weten te vinden. En bovendien willen we proberen de provincies een grotere rol te geven in zulk overleg, de - zeg maar - technische en bestuurlijke discussie. Daarnaast zoeken we naar goede manieren om voeling te houden met een breed publiek. Wat vindt de burger van de manier waarop we bezig zijn? We spelen met de gedachte om een soort panel in te richten waarin we burgers uit zowel de betrokken regio's als het achterland aan tafel laten plaatsnemen met de projectleiders. Want de ervaring leert dat je met dergelijke rondetafelgesprekken vaak sneller een inhoudelijke discussie voert dan in een officiële hoorzitting. Zo hopen we bij de beslissingen die nog in het verschiet liggen rekening te kunnen houden met wat er bij het publiek leeft en profijt te trekken uit de kennis en inzichten van de betrokkenen.'

## ONL-Groep

ONL heeft het initiatief genomen tot het oprichten van de zogenaamde ONL-groep. Dit is een afstemmings- en overlegorgaan waarin alle partijen zijn vertegenwoordigd die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven. Het gaat om vertegenwoordigers van het Rijk - Verkeer en Waterstaat en een aantal andere ministeries -, de luchtvaartsector en regionale overheden. Op 8 maart van dit jaar kwam de ONL-Groep voor het eerst bij elkaar. De bijeenkomsten die sindsdien regelmatig zijn georganiseerd, worden door de deelnemers bijzonder gewaardeerd, zo blijkt uit diverse positieve reacties. Dat men elke keer binnen een paar uur weer helemaal op de hoogte is van elkaars standpunten en inzichten wordt vooral als uiterst nuttige en efficiënt ervaren.

Het doel van de ONL-groep is in de eerste plaats het vanuit ONL informeren van de meest

betrokken partijen over de algemene voortgang, planning en afstemming binnen ONL. Verder is het belangrijk dat ONL vanuit de betrokken partijen voortdurend op de hoogte wordt gehouden van alle beleidsmatige ontwikkelingen inzake Schiphol die elders plaatsvinden. Misverstanden kunnen op deze manier snel worden weggenomen en alle deelnemende partijen houden overzicht over de samenhang en planning van het totale beleidstraject dat ONL ontwikkelt. Het blijkt in de praktijk namelijk voor velen moeilijk te zijn de projecten van ONL (Schiphol 2003, het nieuwe normenstelsel, de ontvlechting, en de Lange Termijn) te onderscheiden of juist verbanden te leggen waar dat nodig is. Het is niet de bedoeling dat de ONL-groep de reeds bestaande, vaak bilaterale overlegstructuren met een aantal bij Schiphol betrokken partijen vervangt. Deze contacten, ook met andere organisaties, blijven gewoon bestaan.

## Waarom dan binnenkort een startnotitie uitbrengen?

'Omdat we ook de laatste stap in het lange wordingsproces van het vijfbanenstelsel zo transparant mogelijk willen zetten. We willen laten zien welke stappen er nog genomen moeten worden om van het concept in de Nota TNL naar de definitieve uitwerking te komen. En daarnaast moeten we duidelijk maken dat het nieuwe normenstelsel gelijkwaardig zal zijn aan het oude, zodat de overheid die laatste paar stappen verantwoord en onderbouwd kan zetten.'

## Feit blijft dat er niet meer veel te kiezen valt.

'Dat is tot op zekere hoogte waar. Over het kabinetsstandpunt en het bijbehorende wetsvoorstel zelf zal de Tweede Kamer zich op korte termijn buigen. De uitwerking van dat alles en de meest zichtbare consequenties voor de omwonenden komen echter tot uiting in de te nemen uitwerkingsbesluiten. Die zullen zoals het hoort ter inzage worden gelegd. En daar hoort dan ook het MER bij. Het gaat dan wel meer om het zorgvuldig invullen van de details, de fine-

## Veelgevraagd

### Welke rol krijgt de regio in de nieuwe systematiek voor Schiphol?

De luchtvaartsector wordt verplicht samen met de regio afspraken te maken om ook geluidshinder die binnen de wettelijke geluidsgrenzen blijft toch zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij moedigt het kabinet het aan dat sector en omgeving de geluidbelasting in het buitengebied (buiten de 35 Ke contour) gezamenlijk monitoren. Deze gegevens kunnen worden gebruikt om onderlinge afspraken over het voorkomen

van deze zogenaamde vermijdbare hinder te toetsen. Hiermee wordt ook bereikt dat bewoners in de ruimere omgeving van Schiphol goed op de hoogte zijn van de omvang van de geluidbelasting in hun woongebied.

### Waarom wil het kabinet het milieu-regime voor Schiphol niet vastleggen in een reguliere milieuvergunning op basis van de Wet Milieubeheer?

Bij een reguliere milieuvergunning zou Schiphol als enige verantwoordelijk

gesteld kunnen worden voor de naleving van het milieuregime. Dat betekent dat Schiphol er zelf voor zou moeten zorgen dat alle andere op of vanaf Schiphol opererende partijen, zoals bijvoorbeeld de luchtvaartmaatschappijen, zich aan de normen houden. Dit kan juridisch niet en is in de praktijk niet werkbaar en handhaafbaar. Bovendien is Schiphol een zaak van nationaal belang. Het is dan ook noodzakelijk dat de verantwoordelijkheid voor het goed functioneren en de handhaving van het

systeem voor veiligheid en milieu op rijksniveau wordt gedragen. Een milieuvergunning wordt niet door de rijksoverheid afgegeven.

### Wat wordt bedoeld met het 'gelijkwaardig' zijn van de nieuwe normen voor Schiphol aan de oude normen?

Het kabinet vindt dat de nieuwe norm gelijkwaardig is wanneer de beschermende werking ervan overeenkomt met die uit de bestaande PKB

voor Schiphol en omgeving. Dit betekent dat in de omgeving van Schiphol de situatie vanaf 2003, wanneer de vijfde baan in gebruik genomen wordt, voor lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid niet mag verslechteren ten opzichte van de situatie in het referentiejaar 1990. Voor geluid moet door de aanleg van de vijfde baan de situatie vanaf 2003 verbeteren ten opzichte van de situatie in 1990, iets wat ook al in de PKB was vastgelegd.



# Een halve meter onderzoek

In 1999 is door ONL-Lange Termijn in opdracht van het kabinet een omvangrijk onderzoeksprogramma opgezet om de mogelijkheden in kaart te brengen om groei van de luchtvaart na 2010 op te vangen. Mede op basis van de onderzoeksresultaten uit dit programma heeft het kabinet in december van het vorige jaar middels de nota "Toekomst van de nationale luchthaven" een besluit genomen over Schiphol. Al eerder is een samenvatting van het onderzoek verschenen in de vorm van een bijlage bij de kabinetsnota. Nu zijn de integrale rapporten van alle ruim 70 uitgevoerde onderzoeken verschenen. Ook de rapporten van een tiental studies naar mogelijke nieuwe normenstelsels voor Schiphol, die eveneens een rol hebben gespeeld bij het kabinetsbesluit, zijn nu apart en als samenvatting verkrijgbaar. De publicatie van dit materiaal is een tijd opgehouden doordat er voor de afronding en

eindredactie meer tijd nodig was dan eerder voorzien. Veel van de ingeschakelde onderzoeksbureaus hebben namelijk door de grote tijdsdruk in december in eerste instantie ruwe data of conceptteksten aangeleverd.

Alle rapporten kunnen kosteloos besteld worden via de afdeling Publieksvoorlichting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, telefoon 070-3517086. Een overzicht van alle beschikbare titels en de bijbehorende bestelnummers is te vinden op de website van ONL: [www.onl.rld.nl](http://www.onl.rld.nl).



FOTO: VAN DER PLAS & VAN EEDEN

## Besluitvormingsproces 1999 krijgt ruime voldoende

**Na gesprekken met stakeholders, wetenschappers en andere adviseurs heeft de begeleidingscommissie ONL-Lange termijn, ook wel bekend als de commissie Van Gelder, een rapportcijfer gegeven voor de kwaliteit van het door ONL begeleide besluitvormingsproces in 1999. Dat wil zeggen, er is een advies uitgebracht waarin de commissie zich uitspreekt over het vorig jaar uitgevoerde onderzoeksprogramma voor de lange termijn en de maatschappelijke inbreng daarbij. Ook heeft men bekeken in hoeverre het onderzoek heeft bijgedragen aan het uiteindelijke decemberbesluit van het kabinet over de toekomst van Schiphol. De conclusie luidt dat ONL een ruime voldoende verdient.**



FOTO: AD HUPKES

*Kwaliteit en draagvlak in levenden lijve: twee lange termijn-studiedagen in 1999*

Het kabinet, zo oordeelt de commissie, heeft in december het best mogelijke besluit genomen dat met de wetenschappelijke inzichten van het moment mogelijk was. Er is nauw samengewerkt met stakeholders, waaronder de luchtvaartsector. Alle betrokken partijen hebben veel geleerd van het onderzoek, waardoor het kabinetsbesluit breed wordt ondersteund. Het onderzoek en de uitkomsten ervan hebben bovendien bij de betrokkenen geleid tot reflectie op de eigen rollen en verantwoordelijkheden inzake Schiphol.

Deze conclusies baseert men onder meer op een studie naar de wetenschappelijke borging van het lange termijn-onderzoeksprogramma, uitgevoerd door professor E.F. ten Heuvelhof in opdracht van de begeleidingscommissie. In zijn studie concludeert Ten Heuvelhof dat de externe kwaliteitsborging op orde was, en dat de gestelde maatschappelijke vragen, voor zover mogelijk en onderzoekbaar, in het onderzoeksprogramma

waren opgenomen. De onderzoeksinstituten die waren geselecteerd, werden op hun terrein gezaghebbend bevonden. Al met al bevestigt Ten Heuvelhof dat het kabinetsbesluit 'wordt gedragen door de conclusies van de onderzoeken'.

Dit positieve oordeel neemt niet weg dat er ook kritiek is geuit. Sommige van de adviseurs en wetenschappers die Ten Heuvelhof heeft geraadpleegd stellen bijvoorbeeld dat bepaalde essentiële vragen niet aan de orde zijn gekomen. Deze vragen zijn echter vaak al in een eerder stadium (project TNLI) of in het gelijktijdig door de luchtvaartsector uitgevoerde onderzoek bekeken. Verder vinden sommigen dat ook de nieuwe vragen die tijdens het onderzoek naar voren kwamen onderzocht hadden moeten worden. De door het kabinet gewenste snelheid van de besluitvorming stond echter niet toe dat deze nog in het programma werden meegenomen. Toch vinden ook de kritische adviseurs

dat het verhelpen van bepaalde lacunes in het onderzoek niet tot een andere besluitvorming zou hebben geleid.

De begeleidingscommissie doet zelf naar aanleiding van de studie van Ten Heuvelhof de aanbeveling om meer aandacht te besteden aan vragen die tot nu toe door tijdsdruk zijn blijven liggen, zowel bij ONL als in de voorafgaande jaren bij TNLI. Het vervolgonderzoek naar de verdere mogelijkheden van een luchthaven in zee, dat naar verwachting komend najaar van start zal gaan, biedt volgens de commissie alle ruimte en tijd om antwoorden te vinden op deze vragen.

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

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