



november 2000

# ONLine

Nieuwsbrief Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven

## Vijfde baan nadert

De vijfde baan is een stap dichterbij gekomen. De Raad van State heeft de omvang van het voor het vijfbanenstelsel benodigde luchthaventerrein onherroepelijk vastgesteld, ook al moet er aan de bijbehorende milieurandvoorwaarden nog wel gesleuteld worden. Ondertussen zijn de voorbereidingen in volle gang voor de nieuwe regelgeving waarmee de vijfde baan ook daadwerkelijk gebruikt kan worden. En dat is nodig, want de tijd vliegt...



FOTO: PERSBUREAU NOORDOOST

De hoeksteen van die regelgeving wordt gevormd door de Schipholwet, waarin de nieuwe aanpak van Schiphol wettelijk wordt verankerd. De kern van deze nieuwe aanpak is een nieuwe verdeling van verantwoordelijkheden tussen luchtvaartsector en overheid. Schiphol zal als een gewoon bedrijf behandeld worden en de overheid bepaalt en controleert de grenzen op het gebied van veiligheid en milieu. Ook dit wetsvoorstel is

inmiddels door de Raad van State beoordeeld. Het lijkt mogelijk op korte termijn een uitgewerkt wetsvoorstel naar de Tweede Kamer te sturen.

### Twee besluiten

Hoe de Tweede Kamer op het wetsvoorstel zal reageren, wordt mede bepaald door de twee besluiten die nu als uitwerking ervan worden

ontwikkeld. Ten eerste het luchthavenverkeersbesluit, waarin de milieu- en veiligheidsgrenzen voor Schiphol bij de ingebruikname van de vijfde baan worden vastgelegd. De kern hiervan wordt gevormd door het nieuwe normenstelsel. Verder zullen in dit besluit ook de aanbevelingen van de commissie Berkhout worden verwerkt. Dit adviesorgaan heeft als opdracht meegekregen te adviseren over een gelijkwaardige overgang van de

huidige geluidsmaat (Ke) naar de Europees gangbare  $L_{den}$  maat. Ten tweede het luchthavenindelingbesluit, waarin wordt aangegeven welke ruimtelijke consequenties Schiphol met vijf banen zal hebben. De twee besluiten moeten volgens planning in het voorjaar van 2001 "ter visie" worden gelegd, nadat de ministers van VenW en VROM er hun goedkeuring aan hebben

[lees verder op pag 2](#)

## Luchtspiegel

We zijn op weg naar een betere wettelijke inkadering van het luchtvaartvraagstuk. Zoals u in het hoofdartikel kunt lezen, zijn we druk bezig met de eerste fase van het formele traject dat daartoe moet leiden. De komende periode werken we hard aan een wetsvoorstel dat eind dit jaar naar de Tweede Kamer moet. De tijd die ons nog rest voor het uitbrengen van de wet en de bijbehorende twee besluiten - luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit - is echter krap. Als we alle niet-werkdagen op de kalender doorstrepen, hebben we nog minder dan 250 dagen om de totale regelgeving voor Schiphol en alle bijbehorende procedures af te maken.

Het luchthavenindelingbesluit is in eerste opzet naar verwachting eind dit jaar gereed. En ondanks het feit dat het milieuvraagstuk rond de vijfde baan nog verder uitgewerkt moet worden, kunnen we het luchthavenverkeersbesluit voor het overgrote deel alvast voorbereiden.

Intussen gaat er bijna geen maand voorbij zonder dat een belangrijke stap in het proces wordt gezet. De afgelopen tijd was dat bijvoorbeeld het eerste advies van de commissie Berkhout, een commissie met deskundigen op het gebied van vliegtuiggeluid. Een ander soort advies kregen we in het zogenaamde Schipholpanel. Daar praatten en luisterden we

vooral naar "de gewone burger". Dit panel hebben we afgelopen september voor het eerst georganiseerd en het heeft ons waardevolle inzichten opgeleverd.

Een volgende formele stap die onlangs is gezet, is het advies van de Commissie m.e.r. over de richtlijnen voor het milieueffectrapport voor de beide Schipholbesluiten dat bij ons binnen is. Verderop in dit nummer kunt u er meer over lezen. Spannende tijden, maar we liggen op schema!



Bert de Ruiter

directeur Programmadirectie ONL





# In gesprek met de burger

Wat vinden omwonenden van Schiphol van het nieuwe beleid voor de luchthaven, zoals ONL dat momenteel aan het uitwerken is? Hoewel individuele burgers zich in inspraakprocedures bepaald niet onbetuigd laten (zie kader inspraakreacties MER Schiphol 2003), is het voor de beleidsmakers een uitdaging om te weten te komen wat deze groep denkt en vindt, laat staan om ermee in gesprek te raken. Om hier meer inzicht in te krijgen is op 5 september een Schipholpanel georganiseerd.

Bureau Intomart had in opdracht van ONL voor het panel een selectie gemaakt van "gewone Nederlanders" die model staan voor de omwonenden van Schiphol. De geselecteerden kwamen zowel uit woonplaatsen dichtbij de luchthaven (bijvoorbeeld Amsterdam, Aalsmeer of Hoofddorp) als uit plaatsen die verder weg liggen (bijvoorbeeld Zaanstad, Leiden of Hilversum). Verder speelde de oriëntatie op de toekomst een rol bij de selectie: ongeveer de helft van de deelnemers had overwegend een "milieu-oriëntatie", de rest meer een "economische oriëntatie". Ook had Intomart een zo evenwichtig mogelijke verdeling qua leeftijd en geslacht gemaakt. Door met deze mensen, verdeeld in twee groepen van ongeveer 12 personen, om de tafel te zitten, te praten en te luisteren, wil ONL een beter beeld krijgen van de kennis, houding en ideeën over Schiphol bij omwonenden.

De panelgesprekken op 5 september wijzen op een behoorlijk positieve houding ten opzichte van Schiphol, ongeacht welke oriëntatie men op de toekomst heeft. De veronderstelling dat de mobiliteitsbehoefte en dus ook het vliegverkeer verder zal groeien, wordt breed gedeeld. En zolang vliegtuiglawaai niet teveel op onverwachte momenten optreedt (bijvoorbeeld 's nachts), hoort dat er eigenlijk gewoon bij in deze regio, zo vindt men. Opvallend was dat men de bereikbaarheid van Schiphol over de weg en per openbaar

vervoer een minstens zo groot probleem vindt voor de toekomst als de mogelijke overlast van het vliegverkeer.

De beleidsfilosofie van "Schiphol als bedrijf" slaat aan, en men vindt dit ook een logische aanpak. De rol van de overheid hierbij vindt men echter op dit moment nogal onduidelijk. De deelnemers zijn niet erg geïnteresseerd in uitgebreide achtergrondinformatie of uitweidingen over het nieuwe beleid. Belangrijker vindt men dat helder wordt aangegeven of de situatie in de regio er beter of slechter op zal worden. En dan in vergelijking met de huidige stand van zaken, niet met de PKB-maatstaf 1990. In de toekomst zou men zelf als burger een grotere persoonlijke inbreng willen hebben bij het beleid of de maatregelen rond Schiphol. Bijvoorbeeld door individueel afgestemde gegevens te kunnen opvragen over geluid en andere hinder. In het ideale geval zou de burger zelfs op eigen titel met Schiphol moeten kunnen onderhandelen over bijvoorbeeld compenserende maatregelen.

De resultaten van het panel worden nu bij ONL geëvalueerd. Het is de bedoeling dat er de komende tijd vaker Schipholpanels worden georganiseerd, waar dan ook andere ONL-producten kunnen worden besproken.

## Advies Commissie m.e.r. binnen

Op 20 oktober heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) advies uitgebracht aan de ministers van VenW en VROM over de richtlijnen voor het Milieueffectrapport Schiphol 2003 (MER). Doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de gelijkwaardigheid tussen het oude en het nieuwe normenstelsel te kunnen beoordelen. Het advies bevat vier hoofdpunten:

- de Commissie adviseert om de normen niet op één moment, het jaar 2003, met elkaar te vergelijken, maar om ook de verschillen in de loop van de tijd (tot 2010) te laten zien;
- de Commissie is van mening dat het nieuwe normenstelsel voor een deel niet aansluit bij

de Europese richtlijn voor omgevingsgeluid die momenteel in voorbereiding is;

- geluid moet volgens de Commissie in een groter gebied dan nu het geval is berekend en gemeten worden;
- de Commissie adviseert om bij het bepalen van het niveau van hinder rond Schiphol ook de beleving van de hinder door omwonenden mee te nemen.

De ministers van VenW en VROM zijn bezig de richtlijnen voor het Milieueffectrapport op te stellen. Daarbij wordt ook het advies van de Commissie betrokken. Overigens zijn de nieuwe normen al globaal getoetst aan de Europese regelgeving en zijn daarbij geen problemen naar voren gekomen.

### Derde spoor

De aftrap voor het regelgevingstraject werd echter al vóór de zomer gegeven. Als derde spoor bij de voorbereidingen is er namelijk op 19 juli een startnotitie verschenen voor een Milieueffectrapport (MER) ten behoeve van het luchthaven-

vervolg van pag 1

gegeven. In de aanloop naar dit moment voert ONL nauw overleg met de regio (voor de ruimtelijke bepalingen), de sector (voor de vliegtuigtechnische onderdelen) en andere betrokkenen (voor de maatschappelijke afstemming).



FOTO: PHOTO STOCK MARKET AGENCY

## MER-Inspraakreacties op een rijtje

De zomer van 2000 was inspraaktijd. In totaal kwamen er 116 inspraakreacties binnen op de startnotitie MER die in het kader van Schiphol 2003 was opgesteld. Daarvan zijn 72 afkomstig van particulieren en 19 van provincies, gemeenten en overige (samenwerkende) overheidsinstanties. Belangenorganisaties, bewonersverenigingen en

bedrijven tekenen voor de resterende reacties. Een groot deel van de reacties - ook uit verder gelegen gebieden - betreft route- en baangebruik. Menigeen verzoekt om (iets) andere aanvliegeroutes, waarbij bebouwing meer gemeden wordt. Een aantal van deze reacties gaat vergezeld van hele concrete voorstellen.



verkeerbesluit en het luchthavenindelingbesluit. Tot 15 september kon op de startnotitie worden gereageerd. De inspraakreacties worden nu in kaart gebracht. Samen met het advies van de Commissie m.e.r. (zie kader) wordt deze informatie verwerkt in de richtlijnen voor het MER, die nog dit jaar door de ministers van VenW en VROM officieel zullen worden vastgesteld. Op basis hiervan kan het rapport dan binnen enkele maanden worden opgesteld en naar verwachting komend voorjaar, samen met de twee besluiten, worden gepresenteerd.

### Strakke planning

Deze drie sporen voor het regelgevingstraject grijpen sterk op elkaar in. De Schipholwet wordt uitgewerkt in de twee besluiten, die op hun beurt pas definitief kunnen worden vastgesteld als de daarvoor benodigde milieueffectrapportage is

afgerond. Als er meer tijd voorhanden was geweest, hadden deze sporen misschien na elkaar ingezet kunnen worden in plaats van tegelijkertijd. Maar het streven van ONL is om het hele bouwwerk begin 2002 te publiceren. Het laatste jaar vóór de ingebruikname van de vijfde baan is namelijk gereserveerd voor mogelijke beroepsprocedures en andere implementatie-activiteiten. Bovendien is 2002 verkiezingsjaar. De ervaring leert dat besluitvorming in dit soort "gebroken" jaren vertraging kan oplopen en dus bij voorkeur vooraf afgerond moet zijn.

Al met al resteert er dus iets meer dan één jaar om het regelgevingstraject af te maken. De aanleg van de vijfde baan zelf, ondertussen, is onlangs van start gegaan.



# Voor- en nadelen verdere ontwikkeling in beeld brengen

Sinds het kabinetsbesluit van vorig jaar beraadt de luchtvaartsector (Luchthaven Schiphol, KLM en LVNL) zich op de mogelijkheden van groei van Schiphol op lange termijn (2010-2030). Naar verwachting zal de sector in december met een Businessplan naar buiten treden. Ondertussen werkt men bij ONL aan een instrument, een Kengetallen Kosten Baten Analyse (KKBA), waarmee het rijk de alternatieven voor aanpassing van de luchthaven kan gaan beoordelen. We spraken met Nol Verster, projectleider en econoom van het Nederlands Economisch Instituut (NEI) en Dick Bres, coördinator procedures project Lange Termijn bij ONL over de voorbereidingen op de afweging.

Bres: "Even een korte terugblik. Vorig jaar is afgesproken dat de luchtvaartsector zelf moet aangeven hoe ze de luchthaven verder zou willen ontwikkelen. Helemaal vrij is de sector daarbij natuurlijk niet. De overheid stelt randvoorwaarden en geeft de milieugrenzen aan. De rolverdeling is duidelijk. De sector richt zich uiteraard op zijn bedrijfseconomische belangen en de overheid houdt de maatschappelijke belangen in de gaten. Het Businessplan dat in december beschikbaar komt, zal duidelijk maken hoe de sector zich de toekomst voorstelt. Het is de taak van de overheid om te bepalen welke opties



Nol Verster

vervolgens in de formele procedure nauwkeurig moeten worden onderzocht. De KKBA is dus een middel om vast te stellen welke alternatieven wel en welke niet de moeite waard zijn van verder onderzoek. We kiezen daarmee niet voor een bepaalde oplossing."

"De ontwikkeling van de luchthaven op lange termijn heeft ook direct te maken met het beperkingengebied rond de luchthaven. Zowel voor gebruik van de vijfde baan, als voor de lange termijn 2010-2030 zijn de milieunormen vast-

gesteld en daaraan willen we niet tornen. De verdeling van bijvoorbeeld de geluidsoverlast kan wel wijzigen. Het is mogelijk dat sommige bewoners in de toekomst minder, en anderen iets meer geluidsoverlast krijgen. Ook het gebied waarvoor beperkingen voor woningbouw gelden kan enigszins veranderen. Het totale geluidsvolume mag echter niet toenemen."

Verster: "We verwachten dat de sector zal aangeven welke bedrijfseconomische voor- en nadelen ze ziet van aanleg van bijvoorbeeld een zesde baan naast de vijfde baan, of van een tweede Kaagbaan. Daarbij willen we graag zien welke externe ontwikkelingen de luchtvaartsector na 2010 verwacht. Het gaat dan bijvoorbeeld om de verwachte economische groei (een bandbreedte) en de technologische ontwikkelingen op lange termijn."

Bres: "De eerste maatschappelijke afweging, in de vorm van de KKBA dus, is redelijk globaal en vindt plaats in de eerste maanden van het volgende jaar en zal naar verwachting in het voorjaar afgerond zijn. Een tweede, meer gedetailleerde afweging wordt gemaakt nadat het onderzoek voor het formeel benodigde Milieueffectrapport (MER) en Economisch effectrapport (EER) voor de lange termijn is uitgevoerd. Wanneer dit zal plaatsvinden, is nog niet bekend. Afwegen, het klinkt zo vanzelfsprekend, maar het is niet eenvoudig om zeer uiteenlopende voor- en nadelen (effecten) goed in te schatten. Het is belangrijk dat de afwegingen goed gefundeerd zijn, want in het verleden is vaak gebleken dat je zonder een adequate kosten-baten analyse in de problemen en vertragingen terechtkomt. Denk maar aan de eindeloze discussies over de Betuwelijn."

Verster: "Voor een verantwoorde keuze moet de minister zich kunnen baseren op een plaatje waarin alle voor- en nadelen helder zichtbaar zijn en met elkaar kunnen worden vergeleken. Factoren die normaal niet in geldbedragen uitgedrukt worden, moeten hiervoor eerst worden vertaald naar kengetallen. Als geluidsoverlast bijvoorbeeld toeneemt of de natuur verder in ruimte wordt beperkt, dan zijn dat kostenfactoren waar een bepaalde waarde aan moet worden toegekend. Aan de andere kant kan

de vestiging van een nieuw ICT-bedrijf bij Schiphol gezien worden als een baat voor de samenleving, want dat levert nieuwe werkgelegenheid en belastingopbrengsten op. Als dat ICT-bedrijf echter afkomstig is van een andere plek in Nederland, is de invloed op de waarde veel geringer, want dan gaat de vestiging ten koste van die andere plek. Nationaal gezien levert dat niet veel op."

"De belangrijke vraag is echter toch aan wie de voor- en nadelen van Schiphol zullen toevallen. De sector moet er natuurlijk voordelen in zien,



Dick Bres

anders is er geen reden tot investeren. Maar uitbreiding van de luchthaven moet ook andere geleidingen van de Nederlandse samenleving ten goede komen. Het KKBA-plaatje moet laten zien wie de belangrijkste voor- en nadelen ondervindt. Dat geeft een basis voor de politiek om te beslissen of het project al dan niet door moet gaan, en zo ja, op welke manier er mag worden uitgebreid."

Een ander punt, zowel door particulieren als door overheden aangestipt, is de rol van het rijk bij het terugdringen van hinder in de regio. Niet iedereen is ervan overtuigd dat het rijk deze verantwoordelijkheid meer bij regionale overheden en de luchtvaartsector zal moeten neerleggen. Geluid blijkt, afgaande op het aantal reacties, de meest heikele van de milieu-aspecten. Veel mensen en gemeenten vragen om meetpunten, en de gelijkwaardigheid van de Ke- en L<sub>den</sub>-systemen is voor velen een aandachtspunt. Externe veiligheid, lokale luchtkwaliteit en geur komen als milieu-aspecten een stuk minder vaak aan bod. Een overzicht van de binnengekomen reacties is ter inzage gelegd op de inspraakpunten.

## Veelgevraagd

Er wordt rond Schiphol al jaren geluidbelasting gemeten. Ook op andere luchthavens in de wereld is ervaring met meten. Waarom wordt er bij invoering van het nieuwe normenstelsel in 2003 dan niet meteen overgestapt op meten?

Bij de opzet van een meetsysteem zal gebruik gemaakt worden van de kennis en ervaring die op Schiphol en op andere luchthavens aanwezig is. Momenteel is echter geen bestaand meetsysteem voor luchtvaartgeluid beschikbaar met voldoende kwaliteit

voor handhavingsdoeleinden, zodat de rechtszekerheid van alle partijen gewaarborgd is. De ontwikkelingen gaan echter snel en het ziet er naar uit dat met een dergelijk systeem niet al te lang na 2003 proefgedraaid kan worden.

Wat is het voordeel van het vaststellen van twee besluiten voor de nieuwe aanpak Schiphol, het luchthavenindelingbesluit en het luchthavenverkeerbesluit?

In het ene besluit zullen de bepalingen van ruimtelijke aard, die verband

houden met de fysieke ligging van de luchthaven, worden opgenomen. In het andere besluit worden de regels opgenomen die het vliegverkeer op en om de luchthaven beheersen. Door de stof aldus te verdelen over twee besluiten, die zich in belangrijke mate tot verschillende doelgroepen richten, kan tot een heldere en inzichtelijke presentatie ervan worden gekomen. Voor de beide besluiten wordt gezamenlijk een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hierop en op de startnotitie voor het benodigde onderzoek is inspraak mogelijk.

Is een mogelijke verdere uitbreiding van het vijfbanenstelsel op Schiphol na 2010 wel realistisch, gezien de randvoorwaarden die gesteld worden in de nota TNL aan milieu, veiligheid en ruimte?

Globaal onderzoek vorig jaar, grotendeels uitgevoerd door de luchtvaartsector, heeft aangetoond dat er banenstelsels zijn die op het eerste gezicht aan de milieurandvoorwaarden kunnen voldoen bij hogere volumes dan mogelijk zijn op het vijfbanenstelsel. Verder onderzoek door de sector

en vervolgens door de Rijksoverheid in het kader van een m.e.r.- en e.e.r.-procedure zal dit moeten bevestigen. In ieder geval zal Schiphol zich bij een eventuele zesde baan moeten houden aan dezelfde normen voor milieubelasting en veiligheidsrisico, die nu voor de periode na 2003 met de vijfde baan worden vastgelegd. Bij een ander banenstelsel dan het vijfbanenstelsel kan mogelijk wel een andere ruimtelijke verdeling ontstaan van de geluidbelasting en het veiligheidsrisico over het gebied rond Schiphol.



# Eilandonderzoek aangeslingerd

10 oktober - De eerste herfststorm van het verse najaar raast over een verlaten

Scheveningse boulevard. De strandtenten, restaurants en cafés zijn gesloten of vrijwel leeg. Alleen in restaurant Fisherman naast het SeaLife-aquarium is enige activiteit te bespeuren. Een groep van zo'n dertig onderzoekers en ambtenaren heeft de rukwinden getrotseerd om de ondertekening bij te wonen van het eerste onderzoekscontract dat in opdracht van het kersverse bureau Flyland de deur uit gaat.

Een stukje voorgeschiedenis: op 17 december 1999 besluit het kabinet dat er nog teveel onzekerheden kleven aan de haalbaarheid van een luchthaven op zee. De toekomst van onze nationale luchthaven ligt, zo wordt beslist, de komende decennia in de Haarlemmermeer. Niettemin wil het kabinet, met het oog op de zeer lange termijn, verder onderzoek laten verrichten naar de haalbaarheid van een luchthaveneiland. "Logisch", blikte ONL-directeur Bert de Ruiter op 10 oktober terug. "Luchthavens liggen overal ter wereld in de buurt van grote stedelijke agglomeraties, maar slechts zelden, zoals hier in Nederland, middenin een zich nog altijd uitbreidend stedelijk gebied. Het is dus bepaald niet ondenkbaar dat iemand in de toekomst de eilandoptie opnieuw op tafel wil brengen."

## Kan het?

ONL-projectleider Ton van Essen, verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling Schiphol lange termijn, sloot zich tijdens zijn inleiding aan bij de woorden van De Ruiter: "De wenselijkheid van een luchthaven in zee is nu niet aan de orde. Kan het überhaupt? Dát is het vraagstuk waarover de komende tijd meer duidelijkheid moet ontstaan". En dat vraagstuk heeft ONL ondergebracht bij een apart onderzoeksbureau, Flyland, dat zich de komende vijf jaar in betrekkelijke politieke "rust" over de verschillende deelvragen zal gaan buigen. Flyland telt bij de aftrap een programmamanager en tien medewerkers en is gehuisvest bij het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ), de "pensionhouder". Van Essen schetste voor alle duidelijkheid nog even de verschillende verantwoordelijkheden. Flyland voert het onderzoeksprogramma uit en zet daartoe een reeks onderzoeken uit. Kennismanagement is daarbij een belangrijk instrument. ONL blijft, als opdracht-

## De onderzoeksthema's

- Mariene ecologie en morfologie
- Bereikbaarheid
- Vogels en vliegveiligheid
- Operationele integriteit
- Ruimtelijke ordening
- Milieu-effecten
- Juridische en bestuurlijk-politieke aspecten
- Financieel-economische aspecten

gever, verantwoordelijk voor de uiteindelijke beleidsmatige vertaling van de onderzoeksresultaten. Tussentijds zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden over de voortgang van het project.

Het doel van het onderzoek waar het kabinet om vroeg, is het verkleinen van de resterende onzekerheden en het verkennen van randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid, milieu en veiligheid. Om dat te doen, is het onderzoek uitgesplitst naar inhoudelijke thema's (zie kader). Deze thema's zijn logisch gerangschikt in de tijd, en er is rekening gehouden met de mogelijkheid dat gaandeweg aanvullende onderzoeksthema's bestudeerd moeten worden.

## Eerste contract

In Scheveningen werd het eerste Flyland-contract ondertekend voor het uitvoeren van onderzoek binnen het thema "mariene ecologie en morfologie". Dit is een omvangrijke en meerjarige onderzoeksinspanning waarvoor een gelegheidsconsortium is opgericht onder de naam



Als herinnering aan de ondertekening kreeg Bert de Ruiter een maritiem kunstwerk aangeboden van Waardenburg/Alkyon.

MARE. Hierin participeren de bureaus DHV, Waterloopkundig Laboratorium, Stichting NIOZ, Alterra, RIVO en TNO. MARE zal ondermeer kijken naar de mogelijke effecten van een eiland op de waterbeweging en morfologie, stof- en slibtransport, plankton, de bodemfauna, ecologie van kust en duin, en tenslotte de visfauna. De deelstudie naar effecten op vogels en zeezoogdieren is ondergebracht bij de combinatie Waardenburg/Alkyon bv.

## Nieuwe directeur Flyland



Met ingang van 1-1-2001 is Maud Groenberg (37) benoemd tot directeur van het nieuwe onderzoeksbureau Flyland. De afgelopen jaren

was zij werkzaam bij de gemeente Amsterdam als manager Stadvernieuwingsprojecten. Zij hield zich in deze functie bezig met het opknappen van achterstandswijken in de breedste zin des woords. Van huis uit biologe, keert zij nu met veel enthousiasme terug op het werktein van wetenschappelijk onderzoek. "Ik zie ernaar uit om heel inhoudelijk bezig te zijn, en langs verschillende thema's onderzoek uit te voeren binnen zo'n aansprekend project. Dat het bureau vanaf de grond moet worden opgebouwd, maakt de uitdaging alleen maar groter."

## Durf en visie

Namens DHV, de hoofdaannemer binnen het MARE-consortium, sprak algemeen directeur Van Geest over een bijzondere onderzoeksopdracht. "Landaanwinning in Nederland heeft tot dusverre altijd in de delta, of het estuarium, plaatsgevonden. Nu kijken we voor het eerst naar landwinning op volle zee. Het getuigt van durf en visie van regeringszijde dat wij de tijd krijgen om de mogelijkheden diepgaand te verkennen." Ook in procedureel opzicht gaat het niet over een alledaags project, vervolgde hij. "We werken met een hele duidelijke contractvorm, met vaste, productgerichte bedragen. En dat is bijzonder, als je bedenkt dat dit project een looptijd van vier jaar heeft en dat we gaandeweg het onderzoek aan nieuwe inzichten zullen moeten aanpassen. Dat vraagt om een heldere samenwerking tussen alle betrokkenen." Het vooruitzicht om als deskundige overheden en bedrijven nauw samen te werken, en zo elkaars kennis te verbreden, vond Van Geest erg aantrekkelijk, en hij besloot dan ook met de enthousiaste belofte dat "we er iets heel moois van willen maken."

Bij het grote Noordzee-bassin in SeaLife werd in passende sfeer nagepraat



## COLOFON

ONLine informeert over onderzoek, besluitvorming en beleid rond nieuwe luchtvaartinfrastructuur in Nederland. Het is een uitgave van de Programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), onderdeel van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### Redactie:

ONL: Robert-Jan Schoonenboom (eindredacteur),

tel. (070) 351 70 24

Direct Dutch Publications: Ruud Hisgen, Remco Zuiderent,

tel. (070) 365 46 77

### Productie:

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

### Vormgeving:

Gerard Bik BNO, Den Haag

### Druk:

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