

Interview met gedeputeerde
Eric van Heijningen

Eurocommissaris S. Kallas over de
Single European Sky

Het geluidshinderbeleid van
Nederland onder de loep

TNT Post
Port betaald



Bestuurskundige Berichten

25e Jaargang, Nummer 2
Maart 2011

Semi-wetenschappelijk magazine van de Bestuurskundige Interfacultaire vereniging Leiden



Luchtvaart

Retouradres: Postbus 9555 2300 RB Leiden

Gezocht: ambitieuze trainees

Beheer jij de sleutel van de schatkist?

De directies Financieel Economische Zaken bij het Rijk zijn op zoek naar jong talent. Ben je onlangs of bijna universitair afgestudeerd én geïnteresseerd in werken in een financiële functie bij de rijksoverheid? Word dan Financial Trainee bij het Rijk!

Als Financial Trainee opereer je in de vaak hectische context van politieke verhoudingen en maatschappelijke ontwikkelingen. Die dimensie maakt het werk veelzijdig en extra spannend. Ook lever je een bijdrage aan een beter presterende overheid. Durf jij die financiële verantwoordelijkheid aan?

In september gaat het Financial Traineeship van start. De trainees hebben een zeer uiteenlopende achtergrond; we zoeken immers breed inzetbaar financieel talent. Jij kunt één van hen zijn!

Financial Traineeship: een traject vol kansen

Als Financial Trainee werk je gedurende het tweejarige programma in verschillende financiële functies, waardoor je als Financial Trainee de diverse financiële invalshoeken belicht krijgt. Samen met de andere Financial Trainees volg je daarnaast een op maat gemaakt opleidingsprogramma.

Functie-eisen

Voor het Financial Traineeship zijn wij op zoek naar bijna of net afgestudeerde academici met als studierichting algemene economie, bedrijfseconomie, bedrijfskunde, bestuurskunde en politicologie. Ook bijna of net afgestudeerde academici die affiniteit hebben met financieel beleid kunnen solliciteren naar het Financial Traineeship.

Meer informatie

Voor meer informatie over de functie, de sollicitatieprocedure en de mogelijkheden na je traineeperiode: www.werkenbijhetrijk.nl/minfin en kijk vervolgens bij traineeships.

Je kunt je tot en met 16 mei 2011 aanmelden.

Waarde lezer,

Luchtvaart is een thema waar wij regelmatig mee in aanraking komen, zowel in de persoonlijke sfeer door het reizen per vliegtuig, alsook in de media, waarin onderwerpen als overlast en veiligheid vaak terugkerende thema's zijn. De luchtvaartsector groeit in hoog tempo en het belang van internationale afspraken en samenwerking neemt toe.

In deze editie vindt u artikelen over diverse luchtvaartgerelateerde onderwerpen. Het project Single European Sky, een samenwerkingsverband geïnitieerd door de Europese Unie, wordt uitgelegd en belicht door de vice-president van de Europese Commissie evenals door luchtvaartorganisatie EUROCONTROL die dieper ingaat op haar eigen rol binnen dit initiatief. In een artikel over het Nederlandse geluidshinderbeleid leest u meer over de aanpak en meting van geluidshinder rondom Nederlandse luchthavens, en in een tweetal korte opinieartikelen ligt de focus respectievelijk op de ontwikkeling en toenemende rol van het lucht- en ruimterecht en op de ontwikkeling van nieuwe veiligheidsmaatregelen binnen de sector luchtverkeersleiding. Binnen de opiniekatern is er tevens aandacht voor het vraagstuk van de uitbreiding van luchthaven Schiphol, waarbij een voorstander en een tegenstander aan het woord komen om hun mening hierover te geven. Tot slot wordt in de studiekatern een politieke kwestie besproken die tevens zijdelings aan luchtvaart gerelateerd is; de commotie rondom de aanschaf van het gevechtsvliegtuig Joint Strike Fighter.

Daarnaast is er in deze editie speciale aandacht voor de rol van de provincie, naar aanleiding van de Provinciale Statenverkiezingen van deze maand. U treft een interview met een gedeputeerde en een column aan. Ook leest u in de studiekatern meer over de gang van zaken en de ontwikkelingen in het onderwijs. U vindt hier artikelen over de Opleidingscommissie van de studie en over de nieuwe track Economie, Bestuur en Management binnen de opleiding Bestuurskunde.



Ik wens u veel leesplezier.

Met vriendelijke groet,



Charlotte Wagenaar
Hoofdredacteur

Colofon

Bestuurskundige Berichten

Semi-wetenschappelijk magazine van de Bestuurskundige Interfacultaire vereniging Leiden

Postbus 9555, 2300 RB Leiden
Tel. 071-5273696, Fax. 071-5273979
E-mail: secretaris@bilboard.nl
Internet: www.bilboard.nl

Jaargang 25, nummer 2 - Maart 2011

Hoofredactie:

Charlotte Wagenaar

Eindredactie:

Jasper Bitter & Charlotte Wagenaar

Redactie:

Jasper Bitter, Eline Burgers, Tom Degen, Laurie Grasmeyer, Max van Tongeren, Sebastiaan Verhey en Jelle Verhoef.

Lay-out:

Charlotte Wagenaar

Aan deze editie werkten mee:

Dhr. Rob Appleton, Boudewijn Bisschop, Johannes Bogaards, Amber Brantsen, dhr. Eric van Heijningen, Margot Hermus, Elmar van Holten, dhr. Jan Jabben, dr. S. Kallas, Mevr. Marieke Knobbe, Prof. dr. P. M. J. Mendes de Leon, dhr. Ian Middleton, Mevr. Nicole F. Mulder, Wouter de Nie, dhr. Patrick Overeem, Kirsten Park, Marloes Pollemans, dhr. Jan Pronk en Vera Voogd.

Advertenties:

Lisanne Doedens, Tel. 071-5273696

Redactieraad:

Dr. F.M. van der Meer
Drs. A.D.N. Kerkhoff

Oplage: 1000 exemplaren

Abonnementen:

Leden van de B.I.L. ontvangen Bestuurskundige Berichten gratis thuis. Voor niet leden kost een abonnement €11,35 per jaar. Dit dient te worden voldaan op bankrekening 56.65.22.357 t.n.v. de B.I.L. te Leiden o.v.v. 'Abonnement Bestuurskundige Berichten'.

Uitgever:

Orangebook, verenigingsdrukwerk & advies
www.orangebook.nl | Tel. 013-5802195

Bestuurskundige Berichten is een uitgave van de Bestuurskundige Interfacultaire vereniging Leiden (B.I.L.) en verschijnt viermaal per jaar. Het is niet toegestaan zonder toestemming van de redactie op enigerlei wijze het geheel of delen van dit nummer te reproduceren. Waar redacteuren op persoonlijke titel hun mening geven is dit niet noodzakelijkerwijs die van de gehele redactie. De redactie behoudt zich het recht voor stukken in te korten, te wijzigen, dan wel niet te plaatsen.

Foto omslag: Jet Airplane at Takeoff with two Pilots
Bron afbeelding pagina 21: www.zuidholland.nl

ISSN 0920-5772

© Copyright 2011 B.I.L.

Informatie

Voor actuele informatie omtrent openingstijden van de B.I.L.-kamer, activiteiten van de B.I.L. en andere relevante zaken kunt u terecht op onze website: www.bilboard.nl.

Geef adreswijzigingen en wijzigingen in telefoonnummer of e-mailadres zo spoedig mogelijk door aan de Secretaris via secretaris@bilboard.nl.

Mededelingen

Bijdragen Bestuurskundige Berichten

Leden die interesse hebben in het leveren van een (thematische) bijdrage aan een volgende editie van de Bestuurskundige Berichten kunnen zich richten tot de Commissaris Bestuurskundige Berichten via BB@bilboard.nl. Ook reacties op publicaties in deze editie worden zeer gewaardeerd.

Onderwijs evaluaties

Om bij te dragen aan de kwaliteit van het onderwijs is de B.I.L. altijd op zoek naar leden die hun mening over het onderwijs willen delen. Aanmelden voor deelname aan een paneldiscussie kan via BEL@bilboard.nl.

LSr-Onderwijsprijs

Bestuurskundedocent Bart van Horck heeft op 8 februari jongstleden de LSr-Onderwijsprijs gewonnen. Deze prijs wordt jaarlijks door de Leidse Studentenraad uitgereikt aan de meest veelbelovende en inspirerende docent van de Universiteit Leiden.

Casimier prijs

Tijdens de Nieuwjaarsreceptie van de Faculteit der Sociale Wetenschappen is de Casimier prijs uitgereikt aan de beste docent van de faculteit. Uit vijf genomineerden is Antoaneta Dimitrova, docente en onderzoekster bij het instituut Bestuurskunde, gekozen als beste docent.



Inhoudsopgave



Wetenschappelijk

Single European Sky 6
Dr. S. Kallas, Vice President of the European Commission, explains more about how the Single European Sky initiative can improve the European aviation sector.

Geluidshinderbeleid in de luchtvaartsector 9
Een analyse van de totstandkoming en werking van het geluidshinderbeleid in Nederland, door *Dhr. Jan Jabben*, medewerker van het RIVM.

Building Europe in the Sky 14
Mr Ian Middleton explains the goals of the Single European Sky initiatives and EUROCONTROL's role in achieving these goals.



Opinie

Safety in Air Traffic Control 17
Mr Rob Appleton, a United Kingdom based Air Traffic Controller, talks about safety enhancing advances in Air Traffic Control technology.

De uitbreiding van luchthaven Schiphol 18
Een uiteenzetting van de meningen van een voorstander en een tegenstander omtrent de uitbreidingsplannen van de luchthaven.

Luchtvaart en Luchtrecht in de 21^e eeuw 20
Professor P.M.J. Mendes de Leon benadrukt de toenemende rol van het lucht- en ruimterecht als juridische specialisatie.

Provinciale Statenverkiezingen 21
Een column van *Tom Degen* over de perikelen rondom de Provinciale Statenverkiezingen die deze maand wederom plaatsvonden.

Interview met Eric van Heijningen 22
Lid van het College van gedeputeerden in de Provincie Zuid-Holland *Eric van Heijningen* geeft zijn mening over diverse provinciale thema's en de campagne.



Alumni

Alumnus Interview met Marieke Knobbe 40
De redactie sprak met *Marieke Knobbe*, alumnus van de B.I.L. en momenteel werkzaam bij adviesbureau Berenschot.



Studie

Controverse over een rationeel besluit 27
In haar paper analyseer *Margot Hermus* de controverse en argumentatie rondom de aanschaf van gevechtsvliegtuig Joint Strike Fighter.

De Opleidingscommissie 30
Een docent en een student vertellen gezamenlijk over de taken van de Opleidingscommissie van de studie Bestuurskunde.

Boekrecensies 31
De redactie belicht twee interessante boeken met een bestuurskundige grondslag.

Economie, Bestuur en Management 32
Jan Pronk en *Amber Brantsen* vertellen meer over de nieuwe Bachelorvariant van Bestuurskunde die in september van start zal gaan.



Vereniging

Het B.I.L.-Huis 33
Een interview met de bewoners van het studentenhuus dat met maar liefst zeven B.I.L.-leden met recht een B.I.L.-huus genoemd mag worden.

De week van... Kirsten Park 37
We kijken een week mee in het leven van tweedejaarsstudent, en lid van de Almanakcommissie, *Kirsten Park*.

Van de Provincie tot Europa 38
Een verslag van de activiteiten van de B.I.L. waarin de afgelopen weken aandacht was voor verschillende bestuurlijke lagen en uiteraard ook voor een stukje ontspanning.

Information for Master students 39
B.I.L. has a lot to offer to (international) Master students. Get involved and join us on excursions and social drinks.

Verhaal uit de oude doos 42
Een terugblik op een activiteit van de B.I.L. in haar vijfentwintig jarige geschiedenis. Dit keer aandacht voor de jaarlijkse Van Braamlezing, door *Sebastiaan Verhey* en *Charlotte Wagenaar*.

Single European Sky

Working towards an improved European aviation sector

by Dr S. Kallas

The aviation sector in Europe is not functioning as efficiently and safely as it potentially could. Vicepresident of the European Commission, S. Kallas, explains the efforts that the Commission is currently undertaking in order to improve the European aviation industry through an initiative called Single European Sky.

Inefficiency in European Aviation

Aviation is a key sector for the European economy. Every year it enables some 800 million passengers to travel across our skies and, apart from crisis years like the ones we faced recently, in the long term it is expected to grow at a rate of 3% a year. The sector employs 3.2 million workers and in 2008 represented about 1.5% of the European Union's GDP, which in coming years is expected to rise to 5%. However, the sector is being precluded from reaching its full potential due to the European airspace which is highly fragmented among the 27 EU Member States, therefore preventing the coordination of technology implementation and the most efficient use of airspace and air navigation services. Every year this leads to preventable delays of some 2.5 million hours, costing Europe €800 million. The average flight travels an extra 49 kilometres and emits an additional 4.8 million tonnes of CO₂ emissions. On a yearly basis this unnecessarily costs an additional €1 billion. On top of these unnecessary costs caused by the fragmented service provision (such as suboptimal productivity, overlapping overhead costs, uncoordinated procurement) overall, the costs of inefficiencies of the European airspace are estimated to be about €4 billion a year. Europe cannot afford to waste money on this scale, which is why the European Commission was asked to act.

"The costs of inefficiencies of the European airspace are estimated to be about €4 billion a year."

Single European Sky initiatives

With the Single European Sky initiatives the Commission has been leading efforts to ensure cooperation between Member States in Air Traffic Management (ATM) within the framework of the EU.

The first package of the Single European Sky

(SES I) was adopted in 2004. SES I laid down the necessary foundations for the Single European Sky. With its four basic Regulations and associated implementing Rules, it created a new institutional framework at European and national levels and secured the involvement of stakeholders. One of the first measures was to ensure the separation between the Air Navigation Service Providers and the regulatory functions in all Member States. Other important outcomes were the establishment of more transparency in air navigation charges, the adoption of implementing rules on interoperability to already improve the use of airspace, and the settlement of the conditions for a technological leap materialised in the *Single European Sky ATM Research Programme* (SESAR) concept. SES I was about putting in place sound governance, ensuring transparency of decisions, ensuring the involvement of industry in the decision-making and setting a level playing field between stakeholders with clear and enforceable rules. By doing so it paved the way for a second package.

Consequently the Commission launched a second package (SES II) in 2009, this time aiming to achieve a truly Single European Sky, both better performing and more sustainable.

The goals of the SES II Package are to protect and if possible increase safety, to allow a tripling of the current capacity without increasing delays, to reduce the environmental impact of aviation and to halve the unit costs of service provision. In order to achieve these objectives the SES II is structured in five coherent and interrelated pillars, which are outlined below: The Regulatory, Safety, Technology, Airports and Human factor pillars.

Five pillars of SES II

The **Regulatory pillar** contains three main features. First, by introducing a performance scheme that sets binding performance targets for Member States and their Air Navigation Service Providers to meet. These targets are divided in four *Key Performance Areas* (KPA's): safety, which is the top priority; environment, by stimulating a better flight efficiency; capacity, which will allow to cut delays significantly; and cost-efficiency, which will reduce the cost of service provisions and in the end will save passengers and companies a lot of money. On 29th July, EUROCONTROL was nominated the European Organisation for the safety of air navigation, and thereby nominated to exercise the duties of *Performance Review Body* (PRB), to



assist the Commission in the implementation of the performance scheme.

Secondly, the *Network Manager* Functions Regulation will enhance the cooperation among Member States through a network approach of the use of airspace. A European Network Manager shall monitor and contribute to the implementation of the performance scheme in accordance with the performance Regulation. This manager will develop a Network Strategy Plan, as well as an integrated European Route Network Design, and provide support for the network crisis management. This is only a starting point as the Commission may decide to entrust the Network Manager with additional functions. The adoption of the Network Management Functions Regulation and the nomination of EUROCONTROL to exercise the task of Network Manager are foreseen for February/March 2011.

The third component of this regulatory pillar is the creation of nine Functional Airspace Blocks (FABs) among all the EU Member States and a number of third countries. Its main purpose is to defragment the EU airspace by easing collaboration among States and ensuring the pan-European dimension of the SES. The FABs must be effectively set up and enter into force before by 4th December 2012. The process shall be facilitated by a FAB systems Coordinator (Mr Georg Jarzembowski) nominated by the Commission on 29th July 2010. The governance of the FABs will be reinforced by an Implementing Rule and Guidance Material provided by the Commission.

The **Safety pillar** is in the hands of the *European Aviation Safety Agency* (EASA), the specialised EU Agency created in 2003 to cover the safety of aircrafts, operations and systems. Under SES II, its competences have been extended to cover air traffic management and airports as well. In this way, the EASA is now responsible for all aspects of the aviation safety chain, which is in itself a defragmentation and a safety improvement. EASA has started to develop safety rules in the ATM domain while respecting the existing regulations and the existing consultation mechanisms. The EASA will also play a role in providing assistance to National Supervisory Authorities in safety oversight and collaborating with the European Commission on the safety aspects of performance.

The development of the *Single European Sky ATM Research Programme* (SESAR) is the milestone of the **Technology pillar**, which will improve Air Traffic Management by focussing on all Research and Development efforts and developing the technology of the future in a coherent and synchronised way. SESAR is a public-private partnership between the Commission, EUROCONTROL and the industry. The Development phase was launched in 2008 and is expected to end in 2014. The Deployment phase will then allow the concrete implementation of the results and deliver the technological leap supporting the expected improvements in ATM performance.

As airports play a crucial role in aviation, the creation of an **Airport pillar** was therefore equally necessary. Increasing airport capacity through >

About the author

Dr S. (Siim) Kallas was born in Tallinn on 2nd October 1948. He gained a Master's degree in Budget and Finance and a PhD in Economics of environmental protection, both at the University of Tartu. He simultaneously worked as a Lieutenant in the military department of the university. He fulfilled several financial and management positions and was a Member of the Supreme Council of the Soviet Union from 1989 until 1991. For a number of years he then served as President of Eesti Bank, the national bank of Estonia. Between 1995 and 2002 he served as Minister in the departments of Foreign Affairs and Finance, and became Prime Minister of Estonia in 2002. In 1996 he was Chairman of the Committee of Ministers of the Council of Europe. Since 2004 Dr. Kallas has been representing his home country Estonia in the European Commission, therefore being the first Commissioner for Estonia. Since 2004 he has been serving as Vice President of the European Commission. He is currently also Commissioner for Transport.

technical and operational improvements is key in achieving overall SES objectives. The Airport Observatory created by the Commission has started to focus its work on stimulating the participation of airports in the Performance scheme. Work is about to commence on the development of key performance indicators for the provision of air navigation services at airports. The most important initiative in 2011 will be to adopt measures for the coordination of ATM and airports' slots management. As far as SESAR and technology are concerned, airports will have to take their share of responsibilities by investing in the appropriate technology in a coordinated and synchronised manner.

"The Single European Sky is a very ambitious initiative which the Commission considers as one of its highest priorities."

Finally, the SES will not be achieved if we do not also take the **Human factor** into account. This is why the last pillar is aimed at ensuring the consultation and dialogue with all social partners and stakeholders involved in the modernisation of ATM, both at national and European levels. In order to improve safety, it will also be necessary to promote an open (non-punitive) reporting culture and to develop competencies and training for the entire sector.

Rule-making process

The Commission leads the process towards achieving the Single European Sky. But this can only be reached with the full involvement of Member States. Their cooperation and input is

ensured through the rule-making process that all SES Regulations and provisions follow:

The *Single Sky Committee* (SSC), ensures representation, both civil and military, of all the SES Member States (the 27 EU states plus Norway, Iceland and Switzerland as non-voting Members), and is the body where decisions are submitted for Member States' formal opinion. In addition, stakeholders' consultation is ensured through the Industry Consultation Body (ICB) where all European aviation stakeholders (service providers, airspace users, staff associations, manufacturing industry, airports, and military representatives) are invited to express their coordinated opinion before any decision is taken.

This rather complex process ensures political legitimacy and industry's buy-in of the Commission proposals through appropriate involvement of Member States and key aviation players. Tackling the defragmentation of the European airspace requires a very close collaboration since it touches upon States' sovereignty and their security and defence requirements.

Since aviation is by its nature an international sector, the SES has a strong pan-European and international approach. This can be seen in the development of FABs, which include many non-EU States from Europe but also two North African countries. Furthermore, the extension of the SES is addressed in various international agreements with non-EU countries in the EU's neighbourhood.

Conclusion

The Single European Sky is a very ambitious initiative which the Commission considers as one of its highest priorities. Its success requires a big change in how European air navigation services are being provided. Both the recent economic downturn and the volcanic ash cloud crisis in spring 2010 have added a sense of urgency to these efforts. The European Aviation Summits held in Madrid in February 2010 and Bruges in October 2010 allowed to

show clearly to everyone involved in aviation that the integration of the EU airspace foreseen under the SES is crucial for the future of the aviation sector in Europe. In addition, a more performing and sustainable management of European ATM will bring benefits to our European society as a whole, facilitating the mobility of citizens and goods and increasing the competitiveness of our industry. This challenge is one of the most fascinating and exciting that remains to be tackled. I am confident that during my mandate as Vice President of the European Commission, in partnership with the industry and the Member States, we will succeed in building a truly single European sky. ■

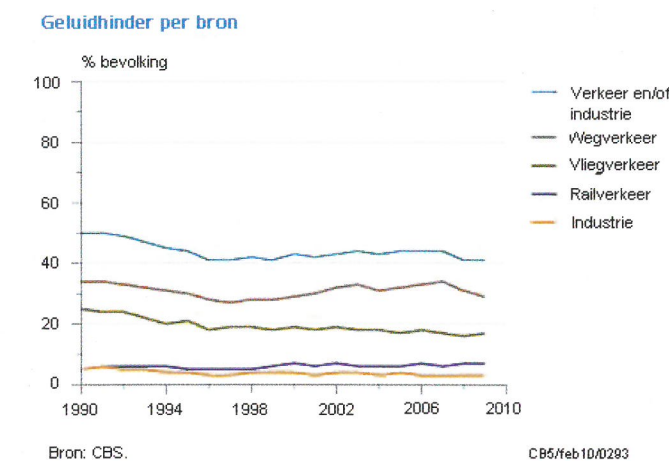
Geluidshinderbeleid in de luchtvaartsector

door dhr. Jan Jabben

Wie zich in het Schiphol dossier verdiept vindt een politiek/wetenschappelijke lijdensweg vol valkuilen en drijfzand in beide opzichten. Een objectieve genuanceerde schets van het dossier is daarom lastig, maar in dit artikel doe ik toch een poging, al was het alleen maar om aankomende bestuurders te informeren zodat zij straks misschien - waar mogelijk - zaken kunnen verbeteren.

Luchtvaartgeluid, het probleem

CBS Enquêtes laten zien dat 20% van de Nederlandse bevolking hinder ondervindt door luchtvaartgeluid. Dat percentage blijft nog fors achter bij de hinder door wegverkeersgeluid (30%). Echter is de geluiddeken door wegverkeer min of meer gelijkmatig over Nederland verdeeld, terwijl luchtvaartgeluid veel sterker rondom luchthavens geconcentreerd is, met name rondom Schiphol maar in mindere mate ook de regionale luchthavens. Problemen die men ondervindt zijn spraakverstoring buitenshuis, concentratie- en slaapverstoring en algemeen verminderd woongenot



De oorzaak

Het lijkt een open deur, maar toch, het gaat niet alleen om het lawaai van de in aantallen steeds toenemende vliegtuigpassages. De sterke economische groei die Nederland de afgelopen decennia heeft doorgemaakt heeft zich ook geuit in een sterke uitbreiding van verstedelijkt gebied en daarmee is een steeds groter spanningsveld

ontstaan tussen enerzijds geluidbelast gebied en anderzijds oprukkende woonbebouwing.

Het milieubeleid; algemeen

Onze bestuursvorm is een democratie waarin diverse aspecten onderdeel vormen van onze besluitvorming en waarbij de ratio afhankelijk is van onze politieke voorkeur en - idealiter - los staat van het uitvoerende ambtelijke apparaat.

"Ten slotte kent ook de burger een dubbele agenda in de zin dat deze uiteindelijk zelf de veroorzaker van de overlast is."

Daarin spelen bestuurlijke en beleidsprocessen een rol, schematisch weergegeven in *figuur 1*. De afbeelding geeft een sterk vereenvoudigd beeld en pretendeert niet alle elementen systematisch uiteen te zetten, maar helpt desalniettemin om de belangrijkste *stakeholders* en hun onderlinge relaties te plaatsen. Milieuoverlast beïnvloedt de politieke agenda en beleidsmakers stellen wetten en regels op om de overlast te beperken. Onderzoekers en adviseurs monitoren de feitelijke ontwikkeling ten opzichte van normen en bieden opties voor maatregelen. Een aantal elementen bemoeilijkt echter de aanpak van het probleem. De politicus heeft te maken met conflicterende belangen, enerzijds milieukwaliteit, maar evenzeer economie en mobiliteit. Beleidsmakers worstelen met complexe wet- en regelgeving, toenemende milieudruk en hoge kosten van onderzoek en maatregelen. Onderzoeksinstanties en bureaus worden verondersteld de milieusituatie en ontwikkeling ervan nauwkeurig, onafhankelijk en betrouwbaar te kunnen volgen en te rapporteren, maar hun modellen, metingen en adviezen zijn niet vrij van onzekerheden en hun opdrachtgevers kunnen onderzoeksresultaten mogelijk beïnvloeden. Ten slotte kent ook de burger een dubbele agenda in de zin dat deze uiteindelijk zelf de veroorzaker van de overlast is.

Technisch intermezzo: maten voor geluidbelasting

Een ruimtelijk beeld van de geluidbelasting wordt vaak weergegeven in de vorm van kaarten die enigszins te vergelijken zijn met de temperatuurkaarten van het KNMI, waarbij de hoogtelijnen (geluidcontouren) de locaties met >

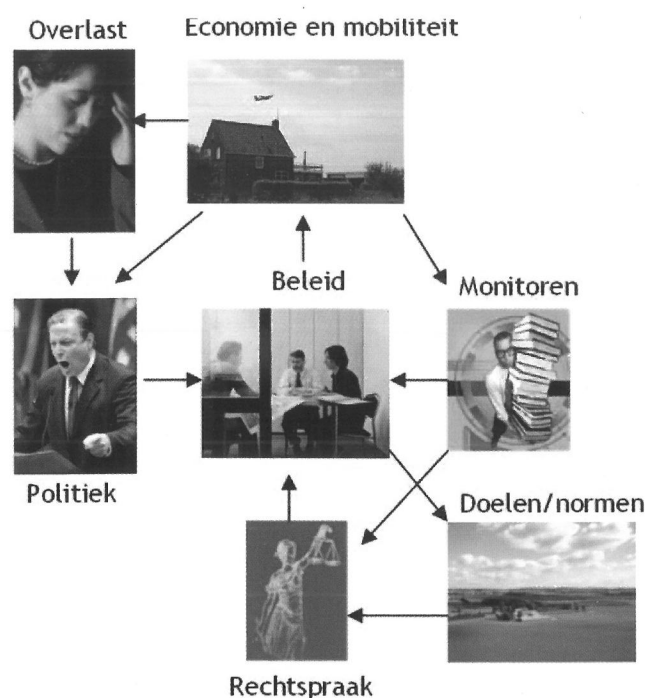


Fig. 1 Beleids-/bestuursprocessen milieu/geluid

een gelijke belasting verbinden. Als indicator voor de geluidbelasting door luchtvaart wordt in 1967 de *Kosteneenheid* (KE) gedefinieerd. De KE-waarde op een locatie is gebaseerd op een jaarsommatie van de maximale geluidniveaus die door de vliegtuigen op die locatie worden veroorzaakt. De definitie is destijds zo gekozen dat de KE-waarde minus tien het percentage gehinderden voorspelt. De Kosteneenheid is voor civiele luchthavens in 2003 vervangen door de Europese geluidmaat Lden. Deze maat kan worden gezien als een jaargemiddelde van al het geluid (niet alleen de pieken) dat door de vliegtuigen wordt veroorzaakt. Het geluid dat wordt veroorzaakt in de avond en de nacht wordt daarbij zwaarder meegewogen. Als ruwe ongeschreven vuistregel, hier slechts bedoeld om enig gevoel te krijgen, kan men de Lden door twee delen en nagaan of men het bij eenzelfde temperatuurswaarde te warm zou vinden. Lden 70 dB correspondeert aldus met 35° Celsius waarbij sterke overlast te verwachten is. Lden 50 dB wordt over het algemeen als 'goed' beschouwd. Een nauwkeurig verband tussen de KE waarde en de Lden is er niet, maar in benadering komt 35 KE ongeveer overeen met een Lden van 58 dB. Volgens de kostenmethodiek ondervindt daarbij 25 % van de omwonenden geluidoverlast.

Luchtvaart en geluidbeleid, geschiedenis in vogelvlucht

De eerste signalen dat de groei van de luchtvaart duidelijk een geluidprobleem met zich meebrengt dateren van rond 1955 en komen vanuit Engeland en Amerika. De eerste civiele straalvliegtuigen worden in 1956 in Nederland in gebruik genomen. Er

worden dan op Schiphol ongeveer 50.000 vluchten per jaar afgehandeld. De vliegtuigen worden daarna zuiniger en ook stiller, maar de luchtvaart maakt een enorme groei door. In 2009 worden er op Schiphol 400.000 vluchten afgehandeld. In Nederland wordt in 1961 de commissie Kosten in het leven geroepen die zich nader buigt over het geluidprobleem rondom Schiphol, de mogelijkheden om de belasting in kaart te brengen en te beperken. De commissie definieert de kosteneenheid (KE), verricht enquêtes naar hinderbeleving in relatie tot de KE en doet in haar eindrapport¹ in 1967 de aanbeveling om rondom elke luchthaven in Nederland een geluidzone in te stellen, die verdere toename van geluidoverlast dient te voorkomen. Buiten de zone zou de geluidbelasting onder een bepaalde waarde moeten blijven. Daarnaast wordt aanbevolen bronbeleid te stimuleren door regels te stellen aan de meest lawaaiige toestellen. Ondanks deze aanbevelingen duurt het nog jaren voordat de voorgestelde systematiek in wettelijke regelingen kan worden geïmplementeerd. Het is aanvankelijk geheel niet duidelijk welke grenswaarde acceptabel is en door een zone dient te worden gewaarborgd. Ook weet niemand op welke wijze het aantal Kosteneenheden op locaties binnen en buiten de zone nu precies moet worden bepaald.

In 1978 wordt de luchtvaartwet aangepast, waarbij de vaststelling van een geluidzone wordt aangekondigd. Een normstelling wordt in 1980 geformuleerd door het toenmalige ministerie van VROM in het *Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen* (BGGL) en in dat jaar zijn ook de benodigde rekenvoorschriften beschikbaar. De normstelling houdt in dat binnen de 35 KE geluidcontour geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd en dat woningen binnen de 40 KE contour van extra geluidisolatie moeten worden voorzien. Het bronbeleid krijgt vorm via internationale regelingen van de *International Civil Aviation Organization* (ICAO), die vanaf 2002 het gebruik van extra lawaaiige toestellen (zogenaamde 'Chapter 2' toestellen) op de Europese luchthavens verbieden². Op 1 november 2009 is het besluit Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) als onderdeel van de Luchtvaartwet in werking getreden. Dit besluit bevat een nieuw stelsel van besluitvorming en normen voor alle luchthavens, behalve voor Schiphol, dat valt onder de Schipholwet³. Het bevoegd gezag voor de kleine burgerluchthavens wordt gedecentraliseerd naar het provinciale bestuur. Het rijk blijft het bevoegd gezag voor Schiphol en (vooralsnog) de grote regionale luchthavens Rotterdam, Maastricht, Lelystad en Eelde, als zijnde luchthavens van 'nationale betekenis'. Deze luchthavens hebben een Lden zone met Lden grenswaarden in handhavingpunten. Voor militaire luchthavens blijft de KE zone van kracht. Eindhoven is formeel een 'militaire luchthaven met civiel medegebruik', waarbij de gezamenlijke belasting door civiel en militair verkeer binnen de KE zone moet blijven.

De casus Schiphol

De daadwerkelijke invoering van een geluidzone voor Schiphol verloopt moeizaam. Er is veel politieke discussie over de uitgangspunten die voor de zonering gebruikt dienen te worden. Uitgaan van de feitelijke situatie in 1980 zou onmiddellijk een halt aan verdere groei betekenen. Scenario's waarbij in ruime groei wordt voorzien ondervinden veel weerstand vanuit de milieubeweging en omwonenden. Vanaf 1985 neemt het aantal vluchten sterk toe en op dat moment zijn nog relatief veel oudere 'Chapter 2' vliegtuigen in gebruik. Schiphol ontwikkelt zich tot een klassiek hoofdpijndossier voor de ministers van VROM en V&W. Wantrouwen en geluidhinder nemen toe. De uitgangspunten voor zonering krijgen uiteindelijk vorm in het *Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving* (PASO). Dit plan bevat een convenant tussen het Rijk, de Provincie Noord-Holland, gemeenten en de luchtvaartsector waarin het maximale aantal woningen binnen de 35 KE zone wordt vastgelegd. Het PASO en afspraken hieromtrent worden in 1995 wettelijk verankerd in de Planologische Kernbeslissing 'Schiphol en Omgeving' (PKB). Het maximale aantal woningen bij een vier-banen stelsel wordt bepaald op 15.100 en bij een vijfbanenstelsel op 10.000. De 35 KE geluidzone voor Schiphol wordt in 1996 formeel vastgesteld. De handhaving valt onder de Inspectie van VROM, die jaarlijks op 250, gelijkmatig over de zonegrens verdeelde, punten controleert of de 'gevolgen' belasting niet hoger is dan 35 KE.

In 1997 is het meteen prijs; de zone wordt overschreden. De zone blijkt te krap en wordt in 2000 geactualiseerd. Randvoorwaarde is dat de nieuwe zone de omgeving 'gelijkwaardige' bescherming biedt in de zin dat het aantal woningen binnen de 35 KE contour niet mag toenemen. Bij opening van de vijfde baan in 2003 is opnieuw een aanpassing nodig, die tot het huidige stelsel leidt. De KE waarde wordt vervangen door de huidige Europese geluidmaat Lden. Deze aanpassing is extra lastig, want de vraag reist hoe het aantal woningen binnen de 35 KE contour gelijkwaardig dient te worden vertaald naar een Lden contour. De oude handhavingpunten op de zonegrens vervallen en worden vervangen door 35 nieuwe handhavingpunten op nabij gelegen bebouwing met verschillende Lden grenswaarden. De luchthaven verkrijgt hierbij meer geluidruimte in onbebouwd gebied dat de oude systematiek verhinderde. Ruimtelijke beperkingen aan nieuwbouw blijven kracht maar nu op basis van een 53 Lden contour (zie figuur, bron PBL). Nieuwe criteria voor gelijkwaardigheid worden opgesteld, maar de formulering ervan is complexer en ondoorzichtig, wat heldere communicatie tussen partijen bemoeilijkt. De criteria zijn nu: maximaal 12.300 woningen binnen de 58 Lden contour (het binnengebied), aangevuld met een criterium van maximaal 239.500 'ernstig gehinderden' voor het gebied tussen de 58 en 48 Lden contour (het zogenaamde buitengebied). Het aantal 'Ernstig gehinderden' wordt daarbij niet geëncquêteerd,

Portret

Dhr. Jan Jabben studeerde in 1990 af aan de Technische Universiteit Delft en werkt momenteel als senior onderzoeker milieu bij het RIVM in Bilthoven. Hij houdt zich onder andere bezig met de monitoring en analyse van de geluidbelasting door luchtvaart en weg- en railverkeer in Nederland. Daarnaast is hij adviseur voor het rijksbeleid ten aanzien van maatregelen en bestrijding van verkeerslawaaai.

maar berekend op basis van modellen.

Vrij snel na de introductie van het huidige stelsel wordt duidelijk dat ook in het huidige stelsel de verdere ontwikkeling van Schiphol als mainport onder strikte handhaving van de grenswaarden in de woonbebouwing niet goed mogelijk is. Om tot een aanvaardbaar compromis te komen wordt begin 2007 gestart met onderhandelingen tussen belanghebbenden onder voorzitterschap van Hans Alders ('Alderstafel'). Uiteindelijk heeft dit in 2010 geleid tot een nieuwe voorgenomen systematiek onder de naam *Vliegen Volgens Afspraak* (VVA). Onder VVA zullen strikte grenswaarden in de woonbebouwing vervallen en gelden in hoofdzaak alleen gelijkwaardigheidscriteria voor aantallen woningen in het binnengebied, aangevuld met hinder en slaapverstoring in het buitengebied⁴. De precieze vertaling van de gelijkwaardigheidscriteria naar normen voor berekende hinder en slaapverstoring in VVA wordt overigens nog onderzocht en is aan niet-ingewijden nauwelijks meer uit te leggen. De afspraak luidt voorts dat Schiphol in 2020 maximaal 510.000 vluchten mag afhandelen en dat extra verkeer tot maximaal 70.000 vluchten via de regionale luchthavens zal gaan. Tevens dient men regels voor geluidpreferent baangebruik te volgen. Het VVA staat dit jaar als tweejarig proeftraject gepland en zal in 2013 worden geëvalueerd.

Een voorzichtige evaluatie werkt ons beleid, kan het beter?

Terugkijkend op het Schiphol dossier van de afgelopen decennia lijkt het een illusie dat het geluidprobleem kan worden beheerst door een vaste stabiele normstelling en zonering, zoals de commissie Kosten beoogde. Licht het aan onze regelgeving of aan ons bestuur? Wat we zien is dat geluidzonering en de groei van mobiliteit onderling conflicteren en dat de politieke afweging er diverse malen toe heeft geleid dat regelgeving werd bijgesteld om verdere mobiliteitsgroei te kunnen accommoderen. Zolang afwegingen onderdeel zijn van een zuiver democratisch bestuursproces lijkt hier op zich weinig mis mee.

Over de mate waarin in het Schipholdossier economie en mobiliteit versus milieu 'zuiver' worden afgewogen zijn de meningen echter verdeeld. >

Huys en Annema⁵ (2009), stellen de zuiverheid van het bestuursproces ter discussie en constateren dat ambtenaren vanuit politieke ambities herhaaldelijk informatie over geluidbelasting en effecten en verstrekking ervan hebben gemanipuleerd om de publieke opinie te beïnvloeden. Zij pleiten voor een sterkere 'Evidence Based Policy' waarbij onderzoeksresultaten en feitelijke ontwikkelingen ongekend en op transparante wijze in het besluitvormingsproces worden meegewogen.

Op de transparantie van het afwegingsproces valt inderdaad veel aan te merken. Het is belangrijk dat regelgeving goed onderbouwd is, en dat objectieve informatie ten grondslag ligt aan onze besluitvorming. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat er wetenschappelijk gezien geen onbetwistbare methodiek beschikbaar is waarin baten en lasten van luchtvaart tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Dit is en blijft een politieke keuze. Los hiervan speelt de mate van decentralisatie van het bestuur een belangrijke rol. In de RBML vallen Schiphol en de grote regionale luchthavens onder de bestuurlijke verantwoording van het rijk. Veel van de overlast door Schiphol speelt in de provincie Noord Holland. Daarmee ontstaat de situatie dat bewoners buiten de belaste gebieden wel de baten

ondervinden van de luchthaven, maar niet de lasten en dat zij via verkiezingen even sterk het proces kunnen beïnvloeden als de mensen die volop de lasten ondervinden. Is decentralisatie naar een gezamenlijk gezag door de meest belaste provincies Noord- en Zuid Holland en Utrecht dan misschien een 'zuiverder' vorm? De optie suggereren is hem voorstellen, maar dat is hier niet de bedoeling. De vraag is in hoeverre een minderheid in eenzelfde rechtstaat zich moet schikken in de lasten van een bepaalde activiteit waarvan een meerderheid alleen baten ondervindt. 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' klinkt mooi, maar wie bepaalt wat kan en moet?

De regelgeving zelf is complex en voor een buitenstaander moeilijk te doorgronden. Dat is lastig en communiceert moeilijk, maar of het werkelijk eenvoudiger kan? Wetgeving op het gebied van omzetbelastingen is ook specialistenwerk. Belangrijker is dat de geluidsniveaus volgens de spelregels (rekenvoorschriften) op onafhankelijke wijze worden vastgesteld en getoetst en deze taken worden door het *Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium* (NLR) en de inspectie zorgvuldig uitgevoerd. Niet voor niets wordt ook het huidige geluidstelsel voor Schiphol als

knellend en belemmerend voor een toekomstige mainportontwikkeling gezien. Transparantie ontbreekt vooral in de onderbouwing van nieuwe regelgeving, geluidmaten en grenswaarden conform de 'gelijkwaardigheidscriteria' bij de overgang op een nieuw stelsel. Men kan zich afvragen wat überhaupt het nut is van een geluidnormering als die op kritieke momenten steeds weer wordt bijgesteld om meer verkeer te kunnen afhandelen.

Ondanks herhaaldelijke bijstelling van de regelgeving met de daaraan gekoppelde extra geluidruimte, is de druk om geluidhinder zoveel mogelijk te beperken echter onverminderd hoog. De situatie van voor 1990, toen er 'naar believen' gevlogen kon worden en het beleid zich nauwelijks bekommerde om geluidhinder is niet meer te vergelijken met de huidige situatie, waarin de geluidbelasting en route van elk toestel in de jaarbelasting van het geluid wordt meegenomen. In de eerste en tweede fase van de *Geluid Isolatie Schiphol* (GIS) zijn in de periode 1980-2008 ruim 12.000 woningen geïsoleerd. De kosten bedroegen ruim 500 miljoen Euro⁶. Geluid is een belangrijke randvoorwaarde geworden in het luchtvaartbeleid en dit heeft zowel nationaal als internationaal bijgedragen aan beperkende maatregelen, zoals routeoptimalisatie, isolatieprogramma's en een geïntensiveerd bronbeleid. Vooral het bronbeleid is bijzonder succesvol gebleken. Moderne civiele toestellen zijn vele malen stiller dan de straalvliegtuigen uit de jaren zestig en ondanks

sterke toename van het verkeer heeft dit netto tot een afname van het aantal hoogbelaste woningen geleid. De figuur geeft een trendoverzicht van de 'groeps geluidbelasting' Gden⁷ rondom Schiphol vanaf 1960 tot 2008. De geluidbelasting Lden op alle belaste woningen wordt daarbij 'geaggregeerd' en aan één fictieve woning toegekend. De beleving specifiek rondom Schiphol beantwoord aan dit beeld⁸: het percentage ernstige hinder daalde van 17% in 1996, naar 14% in 2002 en verder tot 11% in 2005. Het lijkt alsof het probleem daarmee is opgelost. Dat lijkt wat te gemakkelijk, want naar de situatie van voor 1990 wil niemand terug. Het trendverloop van een enkele geluidmaat als in de figuur zegt lang niet alles. Waar vroeger een relatief klein aantal woningen een zeer hoge

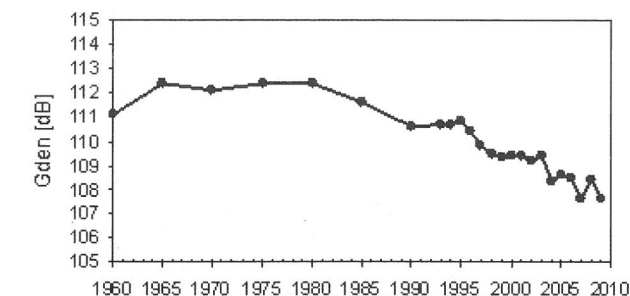


Fig 2 Groeps geluidbelasting Schiphol vanaf 1960

belasting ondervond is de laatste jaren een situatie ontstaan waarbij een veel groter aantal woningen in een aanzienlijk ruimer gebied ook hinder is gaan ondervinden⁹. Weliswaar bij lagere geluidbelasting, maar voldoende om mensen te triggeren. Het gaat hierbij om gebieden als Castricum/Heemskerk, Leiden/Den Haag en Utrecht/Hilversum. Ondanks - objectief gezien - een afname van de totale geluidbelasting, is de weerstand vanuit het toegenomen invloedsgebied tegen verdere groei nog steeds hoog en kan deze de komende jaren weer gaan toenemen.

Naast Schiphol, met een groeps geluidbelasting van circa 108 dB, is de gezamenlijke belasting van de overige civiele en militaire luchthavens ongeveer 105 dB. De hinder bij deze luchthavens krijgt minder nadrukkelijk aandacht in de media

"Men kan zich afvragen wat überhaupt het nut is van een geluidnormering als die op kritieke momenten steeds weer wordt bijgesteld om meer verkeer te kunnen afhandelen."

maar speelt wel degelijk. De problemen met de hoge piekgeluiden door Awacs rond de vliegbasis Geilenkirchen zijn bijvoorbeeld nog zeer actueel. Het betreft oude 'Chapter 2' vliegtuigen van

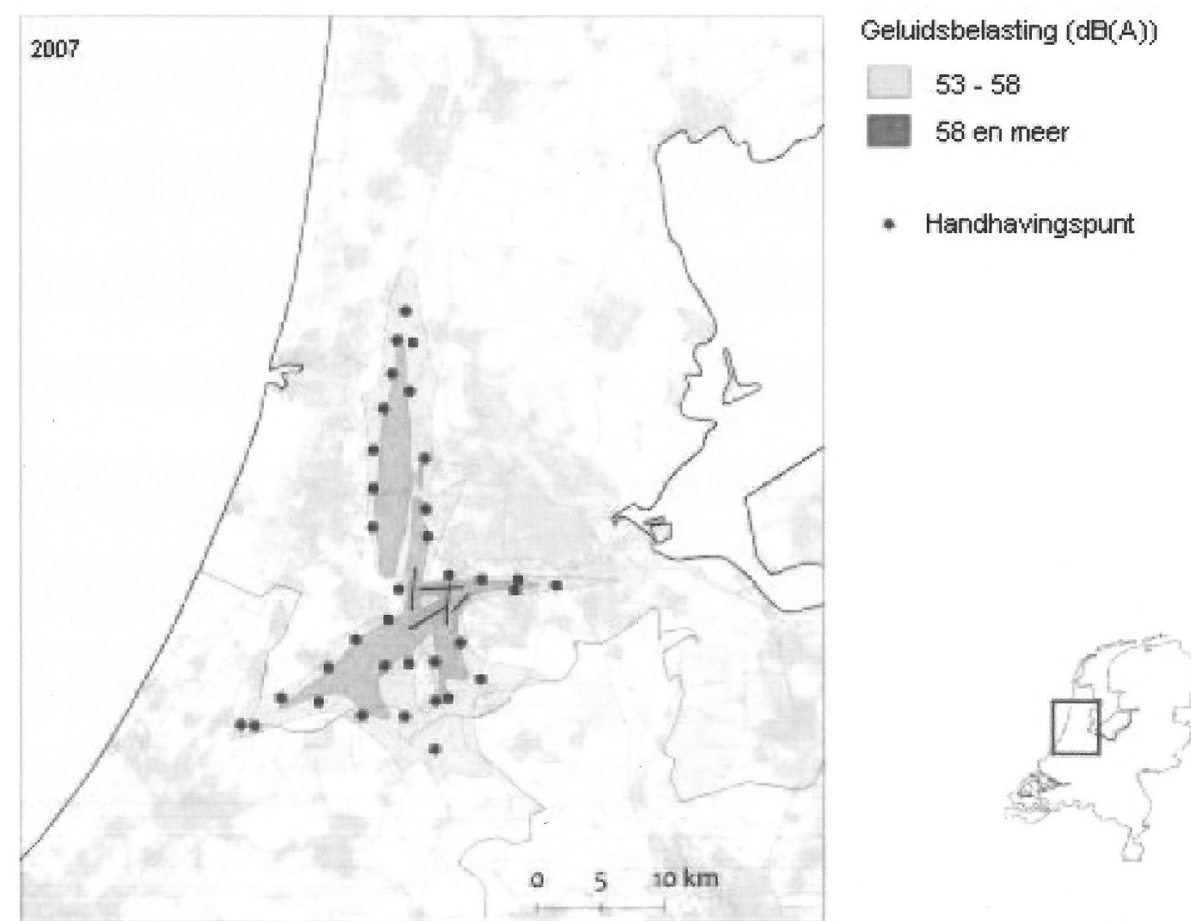
het type B707 die in de civiele luchtvaart al lang verboden zijn. Het is in de toekomst van dan ook belangrijk dat ook voor de overige luchthavens een adequaat bestuur en beleid wordt gevoerd, opdat de overlast voor de Nederlandse bevolking door luchtvaart zoveel mogelijk beperkt kan worden.

Tot slot: had het beter gekund? Ongetwijfeld, maar het had ook erger kunnen zijn en er is veel bereikt. Kan het beter? Ja, alleen de vraag is: hoe. Hier ligt een mooie uitdaging voor jonge, ambitieuze en verantwoordelijke bestuurders. ■

Referenties

- ¹ Prof C.W. Kosten, Geluidhinder door vliegtuigen, rapport Adviescommissie Universiteit Delft 1967
- ² ICAO, International Standards and Recommended Practices "Environmental Protection", ANNEX 16 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I Aircraft Noise, Third ed., 1993.
- ³ Wet van 27 juni 2002 (Stb. 374) tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol
- ⁴ Vliegen volgens Afspraak, brief Hans Alders aan ministers van VROM en V&W van 1-10-2008
- ⁵ Huys en Annema, 'The Politics of Evidence based policy making', Transumo report, TU-Delft 28 Oktober 2009
- ⁶ Project Geluidsisolatie Schiphol (GIS) Voortgangsrapportage no. 12. 1e halfjaar 2010
- ⁷ RIVM rapport 680555003, Monitoring Luchtvaartgeluid
- ⁸ RIVM en RIGO (2005). Evaluatie Schipholbeleid. Schiphol beleefd door omwonenden. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2005.
- ⁹ 'Het Milieu rond Schiphol feiten en cijfers 1990-2010', Milieu- en Natuurplanbureau 2005 Bilthoven

Ontwikkeling totale geluidsbelasting Schiphol



Bron: PBL

PBL/jan09/0287

Building Europe in the Sky

by Mr Ian Middleton



EUROCONTROL

Traffic, airspace capacity, delay

European policy on the liberalisation of air travel has made a real difference for its citizens. As the air transport

market has been opened up, fares have dropped significantly - with the result that more people travel by air now than ever before¹.

However, increased demand has meant more traffic - and a corresponding airspace capacity squeeze. There is another problem, too: states are responsible for their airspace and the route network was based on national boundaries, not along direct tracks - so aircraft waste both time and money flying much longer routes.

That is not all: states have a variety of air traffic control systems and different ways of dealing with civil and air defence requirements. Consider this: in airspace which is roughly the same size, Europe has 38 en route air navigation service providers and the US has just one.

All these factors combine to put pressure on the overall air traffic management system - and delays are the result. These are annoying for passengers and expensive for the airlines, costing between €1.3 and €1.9 billion a year.

Naturally, delays have many causes - such as adverse weather, problems at airports or with airline operations - but insufficient capacity in the air traffic control system is often a major factor. Not much can be done about the weather but the European Commission decided to tackle the constraints on air traffic management and

airports. They resolved to remove boundaries in the air, as has been done on the ground.

The first Single European Sky package: restructuring European airspace

So, in 2004, the first *Single European Sky* (SES) legislation package was launched. It contains a framework regulation and three technical regulations on the provision of air navigation services, organisation and use of the airspace and the interoperability of the European air traffic management network.

These regulations were designed to enhance safety and to restructure the airspace according to traffic flows instead of along national frontiers.

Creating a single European sky needs not only joint technical and operational measures, but the collective management of airspace. This entails a substantial reorganisation of European air traffic management structures and organisation.

So, all the actors concerned, including national authorities, military, air carriers, air navigation service providers and airports had to play a part in the exercise.

'SES II' - a performance and network-based approach

But progress was slow - and the situation has changed to a certain extent. While capacity was still a cause for concern, greater emphasis began to be placed on aviation's impact on the environment - and the fuel crisis made airlines shift their focus to cost efficiency.

"While capacity was still a cause for concern, greater emphasis began to be placed on aviation's impact on the environment."

So, in 2009, the European Union (EU) updated the SES legislation in a second package. This time, the package had five pillars: performance, a single safety framework, new technologies, managing capacity on the ground and human factors. The first four pillars will be explained in more detail below.

First pillar: regulating performance

Three measures have been agreed under this pillar:

- Driving the performance of the air traffic control system: an independent *Performance Review Body* (PRB) will monitor and assess the performance of the system and propose Community-wide targets for delays, cost reduction and the shortening of routes. These objectives will then be approved by the Commission and passed on to national supervisory authorities, who will set binding national and regional objectives.

- Facilitating the integration of service provision: functional airspace blocks - that is, common airspace arranged around traffic flows not states - had been put forward in the first package but not enough progress was made. The second package made them into real instruments of regional integration for achieving performance targets. These blocks now have to be created by the end of 2012 at the latest.

- Strengthening the network management function: this function completes the performance framework and covers a range of tasks, including European route network design, air traffic management slot coordination/ allocation and management of the deployment of the *Single European Sky ATM Research* (SESAR) programme.

Second pillar: a single safety framework

The growth in air traffic, congestion - in airspace and at airports - and new technologies could all potentially impact air traffic safety. A common approach and harmonised regulation, developed centrally and applied all over Europe, would materially improve safety levels. So, the competence of the *European Aviation Safety Agency* (EASA) has been extended to new areas - aerodromes, air traffic management and air navigation services.

Third pillar: opening the door to new technologies

Right now, Europe's air traffic control system is being pushed to its limits. It works with ageing technologies and suffers from fragmentation. Europe must accelerate the development of its control system - and it can do this by implementing the SESAR programme, which will increase both safety levels and enlarge traffic control capacity.

By 2020, SESAR intends to have:

- improved safety performance by a factor of 10;
- enabled a three-fold increase in capacity;
- reduced delays both on the ground and in the air;

- lowered the cost of air navigation service provision by more than half;
- provided a 10% reduction in the environmental impact per flight.

Fourth pillar: managing capacity on the ground

The Commission is determined to invest in airports so that their capacity stays aligned with air transport management capacity. If this is not done, they fear that airports will become a bottleneck in the system.

"EUROCONTROL's recently-published Long Term Forecast predicts that in 2030, 5%-19% of the demand might not be accommodated."

EUROCONTROL's recently-published Long Term Forecast² predicts that in 2030, 5%-19% of the demand might not be accommodated. There will also be 13-34 airports as big as the top seven are now. Congested airports create pressure on the flow of operations in the network and so will exacerbate delays.

So, the European Commission have established an Airport Observatory. Representatives of member states and stakeholders exchange and monitor information on airport capacity as a whole. They also provide advice on the development and implementation of the EU's transport legislation.

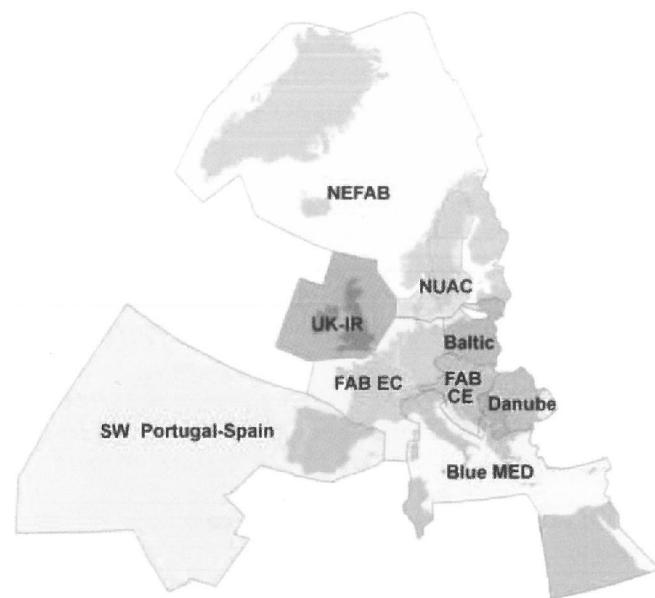
EUROCONTROL's contribution to the Single European Sky

The European Commission is giving the political lead in implementing a Single European Sky and establishing the legal framework, which is binding on EU Member States. EUROCONTROL - widely acknowledged as Europe's principal repository of ATM experience and expertise - is providing the technical support.

A joint founding member, together with the European Commission, of the SESAR Joint Undertaking, EUROCONTROL is making an important contribution to the construction of the single sky.

EUROCONTROL is involved in the development of those implementing rules which fall within its remit, on the basis of mandates from the European Commission. Community Specifications are drawn up as well: these explain the means of compliance with the regulation concerned and its implementing rule.

It also provides technical support to EASA, the European Aviation Safety Agency, in the area >



of ATM safety regulations and oversight activities.

EUROCONTROL has recently restructured, so as to align itself with the Single European Sky's goals; draw clear lines between its various functions; be more pro-active on the stakeholder front and become more transparent.

There are now three new directorates in the Agency: Single Sky (which gives regulatory support and oversight); Network Management and SESAR Research.

On 29 July 2010, EUROCONTROL was designated by the EU as the *Performance Review Body* (PRB) and will help the European Commission set up and manage the performance scheme for air navigation services.

By acting as the PRB through its own Performance Review Commission, EUROCONTROL will help set up the appropriate mechanisms.

It is expected that the European Union will invite EUROCONTROL to take on the role of Network Manager. In essence, the Network Manager has four main areas of activity:

- route network design and development
- flow management
- coordination of radio frequencies and radar transponder codes
- network crisis management.

The European Commission feels that a central manager will be able to expedite decision-making, draw up detailed plans for achieving

performance objectives – a key feature of the second SES package. The Network Manager will also be responsible for monitoring progress and addressing difficulties, from an operational perspective.

Substantial cost-savings can be made once air traffic management (ATM) service provision has been de-fragmented and ATM operational performance optimised. A single process of decision-making built on sound consultation processes will make future plans and their implementation consistent, uniform and focused on the performance of the network.

A lot of time and effort can be saved as well: this new cooperative decision-making process will take the interests of many parties into account and therefore make for a less complex and more efficient system overall. Scarce resources – like radio frequencies and transponder codes – have to be shared and fair, transparent access to these resources be made available to all. The Network Manager will centralise the allocation of these resources.

In Conclusion

As Giovanni Bisignani, the International Air Transport Association's Director General and CEO, has pointed out: "The Single European Sky will improve Europe's competitiveness and environmental performance. The inefficiency of the current system is a €5 billion burden on Europe's economy and wastes 16 million tonnes of CO₂ in delays and indirect routings."

EUROCONTROL, EASA and the European Commission are engaged in removing barriers in the sky as quickly as possible.

However, our coordination activities do not begin and end in Europe. As aviation is global, we have to ensure that our technical and operational developments dovetail properly with those in the rest of the world, too, and we are working closely with the United States to make sure that NextGen and SESAR are compatible.

All players will work together to make proper provision for the future so that people and goods can move freely, safely and securely through the skies - with minimal damage to the planet as a whole. ■

Mr Ian Middleton is acting Director Single Sky at EUROCONTROL.



Mr Rob Appleton
Air Traffic Controller in the
United Kingdom

Safety in Air Traffic Control

This article is a short discussion about advances in technology in Air Traffic Control (ATC). From a personal ATC perspective there are two particular improvements that have made a significant impact on overall safety.

The first of these is **Mode S**: A transponder is located in the cockpit of all aircraft. The primary function of the transponder is to transmit a unique 4 number code as well as the current height of the aircraft to ground based radars. These are known as Mode A and Mode C respectively. Aircraft now carry Mode S equipped transponders which download a number of other parameters from aircraft both in flight and on the ground to ATC radars capable of receiving them. These parameters, amongst others, include:

- Ground Speed
- Indicated Air Speed
- Heading
- Pressure setting in use
- Selected Flight Level (SFL)

All of the above are useful to ATC, Selected Flight Level (the level selected in the cockpit by the pilot to which the aircraft is climbing or descending) being by far the most useful. It allows air traffic controllers to compare the instruction they have given to what the pilot has input to the aircraft's Flight Management System. The ability to see and compare this information gives ATC the ability to prevent Level Busts - where pilots climb or descend to the wrong level - and exercise a significant impact on reducing the number of safety related incidents. Unfortunately, for the time being, the number of Air Traffic Service Providers with this equipment is very limited.

The second technology advance that I would like to discuss is **Traffic Collision Avoidance System** (TCAS). A TCAS display is provided in the cockpits of all airliners and gives pilots an audible warning of other aircraft in dangerous proximity combined with instructions of how to miss this traffic. TCAS software obtains its information from the transponder (discussed above) and communicates in real time with other transponders on other aircraft. If the software judges that two aircraft will get too close a warning is generated to both crews and advice is given by the TCAS display on how to miss each other. If ATC have made a mistake (and believe me, we are all human) this is a very effective last line of defence to prevent a mid-air collision.

Those of you familiar with pilot-ATC radio communication will know that it is normally carried out in a short, professional standard format. The only time that I have had anybody swear on my frequency was during a normal communication when suddenly the pilot received a TCAS Resolution Advisory and was so shocked that he stopped mid sentence.

In conclusion, having worked in ATC for more than 30 years, I have seen and witnessed a number of changes in technology. In a radar control environment, the primary tools remain the radar, the radio, the telephone and of course the human being. In all branches of aviation the first priority must always be safety and any technological advance that improves safety is most welcome.

¹ Since the liberalisation of aviation in Europe in 1993, traffic has grown by 54%.

² EUROCONTROL Long-Term Forecast: IFR Flight Movements 2010-2030, published 17 December 2010.

De uitbreiding van luchthaven Schiphol

Recentelijk is er veel discussie over een beoogde uitbreiding van luchthaven Schiphol. De debatten tussen voor- en tegenstanders van deze plannen lopen soms hoog op. Bestuurskundige Berichten laat beide partijen aan het woord om te vertellen wat hun visie is op de uitbreiding van Nederland's belangrijkste luchthaven

De voorstander: Wouter de Nij, Algemeen Bestuurslid Politiek van de Jongerenorganisatie voor Vrijheid en Democratie (JOVD).

Amsterdam airport en Rotterdam seaport zijn twee belangrijke spelers in onze economie waar de logistiek veel baat bij heeft. Maar er dreigen problemen aan de horizon.

Nederland is een handelsland, dat begreep men in Gouden Eeuw maar al te goed. Schepen vol specerijen en andere producten voeren af en aan naar alle uithoeken van de wereld. Het legde ons geen windeieren. Nederland kende in die periode niet alleen een tot dan toe ongekende welvaart. Ook onze politieke positie in de wereld was door onze handelsgeest lange tijd onomstreden.

Inmiddels heeft ons land zich ontwikkeld tot één van de best lopende economiën in de wereld. Deze positie kwam niet uit het niets. Daarvoor hebben wij een uitgebreid geheel aan logistieke verbindingen aangelegd. Dat wil zeggen, wegen, kanalen en bedrijven. Dit lichaam houdt zichzelf echter niet draaiende. Een infrastructuur zonder boten, vrachtwagens en schepen is immers als een lichaam zonder hart. Het zou kunnen werken, maar dat doet het niet. Het kloppende hart van onze infrastructuur is op dit moment de haven in Rotterdam en de luchthaven Schiphol. Economische voorspoed komt in Nederland immers niet uit de lucht vallen, maar landt (onder andere) op Schiphol.

Er loomt echter een gevaar aan de horizon. De Europese landen hadden lange tijd samen met Amerika de absolute voortrekkersrol in de wereldeconomie. De afgelopen tien jaar hebben zich echter een aantal andere gegadigden op de globale markt gemeld. China, India en Brazilië hebben de smaak te pakken en groeien dan ook als kool. Op onze eigen bodem zijn we ondertussen maar al te gewend geraakt aan onze welvaart. We zijn economische voorspoed gaan zien als een vanzelfsprekendheid, onze handelsgeest heeft plaatsgemaakt voor een ontspannen consumentengemak. We staan dan ook voor een prangende keuze. Ofwel we zetten alle zeilen bij en investeren in de toekomst, ofwel we gaan akkoord met een stagnerende economische positie en nemen een lage politieke positie op

het wereldtoneel op de koop toe. De luchthaven Schiphol heeft kortgeleden aangegeven zich zorgen te maken over haar concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese luchthavens. Ze is bang om op achterstand komen indien zij zich niet kunnen uitbreiden. Tegenstanders wijzen op toenemende geluidsoverlast die een uitbreiding met zich mee zou brengen. Niemand betwist dat er geluidsoverlast is. De vraag is echter of dat een goede reden is om de uitbreiding tegen te houden. De inwoners van Amsterdam zullen tijdens de Gouden Eeuw ook niet blij zijn geweest met het rauwe scheepsvolk dat van de handelsschepen kwam. De voordelen van de scheepshandel waren echter evident. Nederland floreerde als nooit tevoren.

Dat de uitbreiding van Schiphol enige milieu schade met zich meebrengt is onoverkomenlijk. Natuurlijk moet er bij uitbreiding worden gezocht naar de meest milieuvriendelijke manier. Op dit moment stelt de luchthaven echter direct ongeveer 60.000 mensen te werk. Daarbij steunen er honderden bedrijven indirect op haar aanwezigheid. Samen met de haven in Rotterdam speelt zij een grote rol in de Nederlandse economie. Dit hart klopt echter niet vanzelf. Zonder innovatie en groei mogelijkheden is Schiphol ten dode opgeschreven. Indien we Schiphol niet fit weten te houden, dreigt er een hartinfarct. De uitbreidingen zijn dus van noodzakelijk belang. Niet alleen voor Schiphol, maar voor ons allemaal.



De tegenstander: Nicole F. Mulder, raadslid van de GroenLinks-fractie in de gemeente Haarlemmermeer.

Begin februari 2011 is in de Tweede Kamer de *Luchtvaartvisie* van het huidige kabinet besproken. Met als titel 'Een concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie' wordt in deze visienota de deur wagenwijd opengezet voor flinke groei van de luchtvaart in Nederland. Het debat draaide zoals verwacht uit op de gebruikelijke rituele dans tussen voorstanders van onbeperkte groei, die veronderstellen dat elk vliegtuig dat niet opstijgt het faillissement van de BV Nederland betekent en partijen die wijzen op de keerzijde van de medaille: de aantasting van leefomgeving en milieu.

Als inwoner van de gemeente Haarlemmermeer, heb ik net als andere omwonenden – en dan bedoel ik daarmee tot ver in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland – in de praktijk veel te maken met alle aspecten van onze nationale luchthaven, de lusten én de lasten. Daarbij moet ik vanuit de dagelijkse praktijk van mijn werk voor de gemeenteraad namens GroenLinks regelmatig een afweging maken tussen de voordelen en de nadelen van het luchtvaartverkeer. Heel wat mensen uit de regio werken in de dienstverlening op of rondom Schiphol. De luchtvaartbranche is dus een belangrijke werkgever voor de regio, maar vormt ook sinds de recessie een groot economisch risico. Door het kabinet wordt constant ingezet op een groeiscenario voor de luchtvaart, maar het beoogde aantal jaarlijkse vluchten van 510.000 wordt inmiddels al lang niet meer gehaald. Toch wordt letterlijk alles uit de kast getrokken om ons te doen geloven dat we in 2020 op zelfs 580.000 vluchten kunnen rekenen, terwijl de tweede grote ontslagronde op Schiphol al is aangekondigd. En ondanks de terugval wordt een groot deel van het gemeentelijke grondgebied van de Haarlemmermeer door rijk en provincie alvast voor uitbreiding van de luchthaven gereserveerd. In de gebiedsvisies tot 2040 wordt stevig vooruitgelopen op een Tweede Kaagbaan en een Tweede Passagiersterminal om de Metropool Amsterdam in de toekomst de grootste Europese luchthaven te laten zijn.

Het vlieggeluid en de CO₂-uitstoot zorgen nu echter al voor een enorme overlast en aantasting van woongenot, gezondheid, leefomgeving,



klimaat en milieu. En zelfs de veiligheid lijkt in het geding te komen. Vanmiddag nog rende mijn halve buurt de straat op omdat een vliegtuig zo laag over kwam dat we de wielen van het landingsgestel konden tellen en we even dachten dat het in de recreatieplas verderop een noodlanding moest maken. En toch wil men ook nog binnen de zones waar nu sprake is van vliegtuigoverlast, ruimte vrijhouden voor toekomstige (uiteeraard economisch rendabele) woningen, in de hoop dat die toekomst stillere en schonere vliegtuigen zal bieden en –wie weet – de milieunormen ook nog wel wat opgerekt kunnen worden.

Schiphol voert momenteel een experiment uit om nieuwe geluidsregels op te stellen, die in de plaats komen van het huidige systeem met meet- en handhavingspunten. De luchthaven maakt daarvoor gebruik van een eigen systeem om de geluidsoverlast van vliegtuigen te bepalen. Met als doel minimaal 510.000 vluchten op jaarbasis te kunnen realiseren binnen de huidige geluidsnormen. De GroenLinks fracties in de regio zetten hier grote vraagtekens bij. Schiphol heeft het nieuwe systeem namelijk voor zichzelf bedacht. Met zo'n berekening kan Schiphol natuurlijk alle kanten op, maar wij zeggen: meten is weten!

Het belang van Schiphol voor de regio stellen wij niet ter discussie. Ook wij hebben oog voor de banen. Maar daarnaast vragen we aandacht voor de gezondheid en het welzijn van de inwoners van Noord-Holland. Want tot nu toe blijkt nog te vaak: Schiphol's belang is niet altijd in ons belang! ■

Luchtvaart en luchtrecht in de 21^e eeuw



Professor Doctor P. M. J.
Mendes de Leon

Leiden is een van de weinige plaatsen ter wereld waar de juridische specialisatie lucht- en ruimtevaart, en een instituut op dit vakgebied bestaan. Bovendien heeft Leiden een rijke traditie op dit gebied: luchtrecht wordt hier al vanaf 1933 onderwezen, ruimtevaart vanaf 1957, het jaar waarin de eerste Sputnik de ruimte in werd geschoten. Kort gezegd begint de ruimte, en daarmee het ruimtevaartrecht, waar het luchtruim, en daarmee het luchtrecht, ophoudt, dat wil zeggen ongeveer honderd kilometer boven de oppervlakte van de aarde. Deze korte inleiding concentreert zich op de ontwikkeling van het internationale luchtrecht.

Inderdaad: het internationale luchtrecht, want voor zo'n klein land als Nederland met een relatief belangrijke luchtvaartsector – denk aan de prominente plaats van wereldwijde spelers als KLM en Schiphol – is het internationale luchtrecht veel belangrijker dan het nationale luchtrecht. Immers, na vijftien minuten vliegen bevind je je buiten het Nederlandse luchtruim. Vandaar dat het internationale luchtrecht, en sinds het einde van de vorige eeuw ook het EU luchtrecht, zo'n belangrijke rol speelt in onderwijs en onderzoek. Het internationale luchtrecht kent vele onderwerpen die raakvlakken met het volkenrecht hebben. Begrippen als soevereiniteit, rechtsmacht, nationaliteit en territorialiteit, zoals neergelegd in talrijke verdragen spelen daarin een wezenlijke rol. Sinds het EU-recht zich met luchtvaart bemoeit is daar een dimensie bijgekomen: meer marktwerking in de luchtvaart, op grond van mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen, en minder nadruk op nationaliteitsbeginselen. Vandaar dat passagiers nu ook zonder problemen met een Ierse luchtvaartmaatschappij tussen bijvoorbeeld Bratislava en Parijs kunnen vliegen. Dat was zonder interventie van het EU-recht niet verwezenlijkt.

Andere aandachtspunten van het EU-recht betreffen consumentenbescherming en de bescherming van het milieu. Consumentenbescherming wordt vertaald in passagiersrechten waar iedereen die vliegt mee te maken kan hebben: schadevergoeding en andere maatregelen bij vertraging, instapweigering en annulering van vluchten. De vulkaanuitbarstingen in IJsland op 14 april 2010 tonen de actualiteit van die rechten aan. Bescherming van het milieu is een ander speerpunt van EU-beleid. De opwarming van de aarde heeft de EU ertoe bewogen een marktmechanisme in te richten volgens welke luchtvaartmaatschappijen binnen vastgestelde grenzen broeikasveroorzakende gassen waaronder CO₂ mogen uitstoten. Overschrijden ze die grenzen, dan moeten zij emissierechten bijkopen via een vrij complex stelsel. Boeiende aspecten van het luchtrecht zijn de actualiteit en het onderzoek naar de vraag hoe rechtsstelsels en beleid uit verschillende delen van de wereld met elkaar kunnen worden verenigd. Die vraag komt in volle scherppte aan de orde in het kader van de verenigbaarheid van het internationale luchtrecht met het EU-luchtrecht en het algemene EU-recht en beleid.

Deze en andere vragen blijven interessante uitdagingen voor juristen die zich met dit vakgebied bezighouden. Het vakgebied heeft zoals gezegd in toenemende mate met andere rechtsgebieden en rechtsstelsels te maken. Die beïnvloeding zal onze gemoederen nog decennialang bezighouden. Lucht- en ruimtevaart zal dan ook, naar de aard van de onderliggende activiteiten lucht- en ruimtevaart, een vak van de toekomst zijn.



Tom Degen
Masterstudent Bestuurskunde

Provinciale Statenverkiezingen

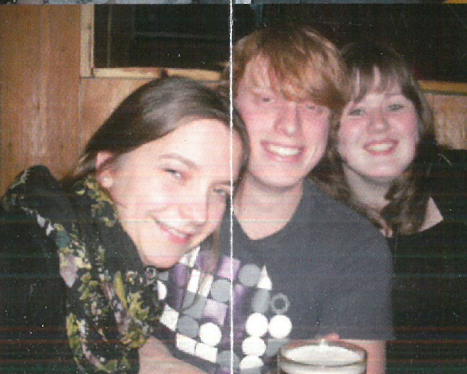
De provinciale statenverkiezingen zijn gelukkig voorbij. Als kiezer zijn wij het afgelopen jaar beladen met ballonnen, petjes, rozen, frisbees en sleutelhangers van campagneteams die de kiezer voor zich wilden winnen. Zaken groter voor doen dan ze zijn sloot erg aan bij de afgelopen verkiezingen. Voor de meeste kiezers waren het nietszeggende verkiezingen over onderwerpen waarvan ze eigenlijk niet precies wisten waar het over ging. Toch zijn het verkiezingen en dus héél belangrijk. Dat betekent dat de hele verkiezingskermis weer langs mag komen om ons duidelijk te maken dat onze stem er toe doet en het écht belangrijk is om te gaan stemmen. Gelukkig doet ook de B.I.L. mee in deze hysterische toestanden.

Het Leids Debat kon voor de statenverkiezingen weer van stal gehaald worden, een excursie naar de uitslagenavond werd georganiseerd en ook in Bestuurskundige Berichten moest er echt nog iets over de provincie genoemd worden. Het Leids Debat tussen de provinciale lijsttrekkers wilde de hele avond niet ontsteken toteen waar vuurwerk, maar dat was geen verrassing. Bij discussies over het provinciale sportbeleid of de motorrijtuigenbelasting, gaat natuurlijk niemand op het puntje van zijn stoel zitten. Zouden ze doorhebben dat de meeste studenten geen auto bezitten? Het resulteerde in een debat waarvan iedereen van te voren de oneliners van iedere lijsttrekker al had kunnen verzinnen. De clichés zijn na een jaar campagne reeds ingesleten. Om te laten zien hoe zeer de provinciale politiek leeft bij studenten waren twee vragen nodig. Zijn er nog vragen vanuit de zaal? Stilte. Is iemand door het debat van stemkeuze veranderd? Twee enigszins verdwaald kijkende personen halverwege de zaal, die niet begrepen wat de provincie nou met de Eerste Kamer te maken heeft, staken vertwijfeld hun hand op.

Gelukkig had de provincie zelf ook door dat deze verkiezingen niemand interesseren en hadden ze voor de avond van de verkiezingen een borrel georganiseerd voor iedereen die blij was dat het weer voorbij was. Het deed aan als een mega-constitutieborrel met borrelhappen en bier. Alleen was er geen mogelijkheid tot recipiëren bij het college. De verkiezingsuitslagen kwamen langzaam binnendruppelen maar een feeststemming wilde het niet worden. Dit omdat iedere partij zich een winnaar voelde. Maar als iedereen wint, wint dus niemand en had niemand dus iets te vieren. Het resulteerde in een avond waar de uitslagen bleven binnen stromen, net als het bier trouwens, terwijl de zaal langzaam leegstroomde.

Wat wisten we aan het einde van de avond? Dat de provinciale politiek héél belangrijk is. Maar eigenlijk weten we daarmee nog steeds niets. Voor ons begint het interessante nu: het lobbyen en rekenwerk om zetels.

Gelukkig is deze kermis pas weer in 2015.



Interview met gedeputeerde Eric van Heijningen

door Tom Degen

Eric van Heijningen (49 jaar) is lid van het college van Gedeputeerde Staten voor de VVD in de provincie Zuid-Holland. Hij is verantwoordelijk voor de thema's financiën & middelen en milieu & handhaving. Binnen deze portefeuille is hij ook verantwoordelijk voor het thema luchtvaart. Na een eerste termijn als gedeputeerde was Van Heijningen in 2007 lijsttrekker voor de VVD bij de provinciale verkiezingen. Naast zijn werkzaamheden als gedeputeerde vervult hij verschillende bestuurlijke nevenfuncties in Nederlandse en Europese zwemsportorganisaties.

Bent u dit jaar wederom betrokken geweest bij de campagne?

Ja, ik ben bestuurder met acht jaar ervaring en weet daardoor wat er in de provincie speelt. Zo heb ik meegedaan aan meerdere debatten omdat onze lijsttrekker niet op alle plaatsen tegelijkertijd kan zijn. Tegelijkertijd vier ik in mijn werk als gedeputeerde af en toe een succes. Het is dan wel mijn werk als gedeputeerde, maar iedereen snapt dat bij onderwerpen die de publiciteit raken dan een klein politiek tintje zit.

De campagne werd voornamelijk overheerst door de landelijke politiek: 'haalt het kabinet een meerderheid of niet?' Hierdoor lag de focus op de Eerste Kamer en hun lijsttrekkers terwijl de provincie nauwelijks aandacht kreeg. *Hoe kijkt u aan tegen de verdrukking van de provinciale thema's?*

Daar kijk ik vanuit staatsrechtelijk, bestuurskundig en politiek oogpunt met enige verwondering naar. Staatsrechtelijk omdat de leden van de Eerste Kamer eerst door de statenleden gekozen moeten worden en niet rechtstreeks door het volk. De leden van de Eerste Kamer kijken goed naar de kwaliteit van de wetgeving, internationale verdragen, grondwettelijke aspecten, de continuïteit van bestuur en het belang van Nederland als geheel.

"Lijsttrekkers van de Eerste Kamer [...] zijn niet op de wereld om het publieke debat te voeren."

Als deze mensen zich gaan profileren op politiek gebied worden deze taken naar de achtergrond



gedrongen. En dan komt het krampachtig over als lijsttrekkers van de Eerste Kamer de politiek ineens kort proberen samen te vatten. Zij zijn niet op de wereld om het publieke debat te voeren. Men spreekt in de regel met grote wijsheid en het liefst lang en gedragen over bepaalde issues.

Toch spelen de meeste partijen hier op in en hebben zij ervaren debaters naar voren geschoven.

Alsnog zie je dat men op de eerste plaats Eerste Kamerlid is en dan pas politiek debater. Ze zijn uit een ander hout gesneden en daarop ook geselecteerd.

Voelt u de provincie weggedrukt worden in het debat?

Vroeger zei men op lokaal en provinciaal niveau: het zijn onze verkiezingen, het zijn onze thema's en daar moet het debat over gaan. Nu lijkt in ons land een centrale regie te zijn bij iedere politieke partij waarbij de inzet de Eerste Kamer is. Het

belang van de Eerste Kamer wordt verhoogd en alleen nationale thema's worden besproken. Er wordt nog net niet gezegd dat je je mond moet houden over de provinciale thema's omdat je anders afleidt van de hoofdzaak.

Ziet u daarin een verschil tussen de coalitiepartijen en de oppositie?

Nee, iedereen gaat hierin mee.

Als VVD-lid vindt u die meerderheid toch ook belangrijk?

Mijn verwondering is toch leidend. Het is belangrijk dat je het debat voert in het kader van de verkiezingen die op dat moment aan de orde zijn, namelijk de provinciale belangen. Natuurlijk kun je op de achtergrond iets zeggen over de Eerste Kamer in de zin van de huidige politieke omstandigheid. Doordat het publieke debat ook sterk op de tv gevoerd wordt, komen de provinciale thema's nog meer in de verdrukking dan ze al waren.

Toch wordt de provincie voor velen als een onbekend orgaan gezien. In Zuid-Holland kent volgens een recent onderzoek bijna niemand de naam van de commissaris van de Koningin of een gedeputeerde. *Vindt u dat niet zorgelijk?*

Nee. Natuurlijk zou graag ik willen dat meer mensen de gedeputeerden zouden kennen. Als mensen al een naam kennen dan is het die van de burgemeester of van wethouders. Als je kijkt naar andere provincies, zoals Friesland en Limburg, zie je dat de provincie dicht bij de burger staat en de steden minder dominant zijn. Je moet je als provincie daar niet voor de gemeenten gaan wringen.

U wilt zeggen dat u niets aan campagnes rondom het werk van de provincie doet?

Wij laten op basis van onze projecten zien dat we er toe doen. Als bijvoorbeeld een provinciale weg wordt opgeleverd, zet je daar natuurlijk graag een bord bij: 'dit project heeft de provincie Zuid-Holland mogelijk gemaakt'.

Maar die borden zijn kennelijk niet zichtbaar genoeg.

Het is ook het lot van de provincie om de minst zichtbare bestuurslaag te zijn. Mijn zorg zou groter zijn als alle betrokken bestuurders en instellingen om de provincies heen zouden zeggen dat ze niks aan de provincie hebben. Dat is namelijk onze eerste doelgroep. Tegelijkertijd zou je kunnen afleiden uit het feit dat 70% van de bevolking tegen het afschaffen van de provincie is dat er dus enige notie is van, 'we weten niet precies wat ze doen, maar ze zullen

wel enig nut hebben'.

Bezuinigen op de overheid, het snijden in eigen vlees, is één van de belangrijkste bezuinigingen van dit kabinet. *Hoe kijkt u aan tegen die bezuinigingsdrang bij de overheid?*

Ik heb bezwaar tegen de beeldvorming die impliceert dat overheden maar wat aanrommelen. Alsof ambtenaren laat op het werk komen, de krant lezen en weer om half vijf naar huis gaan. Alsof ambtenaren alleen maar bezig zijn om burgers en bedrijven te pesten. Als bestuurder vind ik dat als de overheid verkeerd functioneert, je de bestuurder moet aanspreken. Die is primair verantwoordelijk. Ten tweede, vind ik dat je als overheid bedrijfsmatig moet functioneren. Niet dat je een bedrijf bent,

niet dat de klant altijd koning is maar je moet wel zorgen dat je de taken goed uitvoert. De overheid levert vaak de grauwe middelmaat op in plaats van dat het excelleert. Zeker waar het gaat om de kerntaken van de provincie moet je een 10 willen scoren.

Hoe kan de provincie dan toch bezuinigen?

In het college in Zuid-Holland hebben we ons al gericht op de kerntaken. Dat noemen wij *Provincie Nieuwe stijl*. De provincie zou zich alleen moeten bemoeien met ruimtelijke ordening, mobiliteit, milieu, economie en groen. Als die gedachte er toe leidt dat de gemeente meer taken krijgt en het rijk ook een stapje terug doet en ruimte geeft aan de provincie, dan decentraliseer je. Als je de regelgeving en procedures vereenvoudigt, kan de overheid zijn werk ook gemakkelijker doen. In dat geval heb je ook minder ambtenaren en minder wettelijke procedures nodig en ook kan de inspraak worden teruggebracht tot normalere proporties. Ik zie wel een aantal goede redenen om de overheid compacter en daadkrachtiger te maken maar dit moet wel op de grond van rationele argumenten gebeuren en niet op grond van emotionele kwaadsprekerij.

Waarom wilt u de inspraak van burgers verminderen?

In de jaren tachtig zijn de *Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur* in zwang geraakt en deze zijn steeds verder uitgewerkt en hebben geleid tot een enorme berg aan administratieve bepalingen. Dit was in de tijd dat in de samenleving de gedachte heerste dat de oplossing van een nieuw probleem een nieuwe regel is. Door de gehele juridisering is het aantal momenten van inspraak toegenomen. Daarmee hebben we het onszelf veel te ingewikkeld mee gemaakt. In de basis ben ik een groot voorstander van inspraak, van transparante procedures en inspraak op >

momenten dat het er toe doet. Wat ik nu zie, is dat procedures jaren voortmodderen, zoals in het geval van de Tweede Maasvlakte. Dan heeft iemand weer ergens een of ander probleempje gevonden in de wetgeving of het proces.

"Zeker waar het gaat om de kern-taken van de provincie moet je een 10 willen scoren."

Als jurist moet ik zelfs al veel te lang studeren om de juridische aspecten van een dossier te begrijpen. Dan ben ik nog een bestuurder die jurist is, terwijl al die andere bestuurders telkens weer terugvallen op het oordeel van externe of interne juristen. Ik zou willen zeggen: simplificeer en ga terug naar de hoofdlijnen.

Naast gedeputeerde voor financiën en milieu, valt ook luchtvaart binnen zijn portefeuille. De luchthaven Rotterdam/The Hague Airport valt echter onder de bevoegdheid van het rijk. *Waarom gaat het rijk over een dergelijke regionale luchthaven?*

Er zijn twee wegen die naar Rome leiden. Wij zouden ook in staat zijn Rotterdam Airport te runnen. De weg die mij nu het meest voorstaat, is dat zo een grote luchthaven toch een bevoegdheid van het rijk is vanwege de relatie met Schiphol en andere regionale luchthavens. De provincie heeft wel degelijk een rol binnen dat verhaal. Zij het op grond van de ruimtelijke ordening, inspraak en goed bestuurlijk overleg. Beide systemen zijn leefbaar zolang je goed overleg met elkaar hebt. Daarnaast heeft de minister de Commissie van Heijningen ingesteld. Deze lijkt op de commissie Alders voor Schiphol, om te zien of je met een aantal slimme oplossingen de kwaliteit van de leefomgeving kunt verhogen. Zo hebben we de dubbeldoelstelling geaccepteerd. Dit wil zeggen dat je zowel de economische ontwikkeling als de bescherming van de leefomgeving hoog op de agenda zet.

De discussie over de Randstadprovincie is er één die telkens een stimulans krijgt vanuit commissies, ministers of de Tweede Kamer. Laatst kwamen Flevoland, Noord-Holland en Utrecht met het bericht dat zij verkenningen gingen doen naar intensieve samenwerking. *Waarom was Zuid-Holland daar niet bij betrokken?* Die vraag zou je eigenlijk aan hen moeten stellen. Wij hebben het ook in de krant gelezen. Ik vind dat dit soort vraagstukken over de schaal van de Randstad, in goed overleg met alle betrokken partijen, door het rijk, beoordeeld moet worden.

Het kan natuurlijk niet zo zijn dat drie provincies de richting bepalen voor de Randstad. Ik ga er van uit dat de minister hierin het voortouw neemt.

Hoe kijkt u tegen de vorming van een Randstadprovincie aan?

Ik ben groot voorstander van een schaalvergroting van provincies tot een aantal van 5 tot 6 landsdelen. Op die manier zou je de kerntaken beter kunnen accentueren en ruimte kunnen bieden aan gemeenten en regio's om hun taak dichtbij burgers en bedrijfsleven in zo groot mogelijke zelfstandigheid vorm te geven. Aangezien het Huis van Thorbecke uit 1848 dateert, kan het geen kwaad om anno 2011 te kijken naar de schaal. Het gehele bedrijfsleven om ons heen functioneert al op grotere schaal en Europa heeft inmiddels 60 jaar geleden haar intrede gedaan. De problemen van deze tijd, mobiliteit en ruimtelijke ordening, passen bij deze schaal.

Gaat u voor een derde termijn?

Ik ben beschikbaar als gedeputeerde. Dat hangt uiteraard af van de verkiezingen, de onderhandelingen en de vraag of wat na acht jaar met mijn ervaring een geschikte plek is.

Hoe kijkt u aan tegen de vermindering van het aantal gedeputeerden bij de collegevorming?

Dat is altijd onderwerp van politiek gesprek. De VVD vindt vier á vijf een mooi aantal. De verkiezingen zullen straks laten zien hoeveel partijen je nodig hebt om een college te vormen.

"Aangezien het Huis van Thorbecke uit 1848 dateert, kan het geen kwaad om anno 2011 te kijken naar de schaal."

Hoe meer partijen er mee moeten doen, hoe groter het risico op een groter aantal gedeputeerden.

Verwacht u een andere politiek met de PVV in de Provinciale Staten?

Dat zien we na de verkiezingen. Maar het blijft altijd politiek. Je kunt het alleen over stijl hebben. We hebben het over provinciale items en niet over landelijke problemen. Maar als de PVV heel hard gaat roepen, zoals in hun verkiezingsprogramma staat, "Geen halal-vlees en geen hoofddoekjes in het Provinciehuis", is dat hun oordeel. Ik heb persoonlijk niets met dat soort onzin. Daar zal ik mij dan ook tegen keren. ■

Controverse over een rationeel besluit

De deelname aan de SDD-fase van het JSF-project bekeken vanuit het rationele model

door Margot Hermus

Inleiding

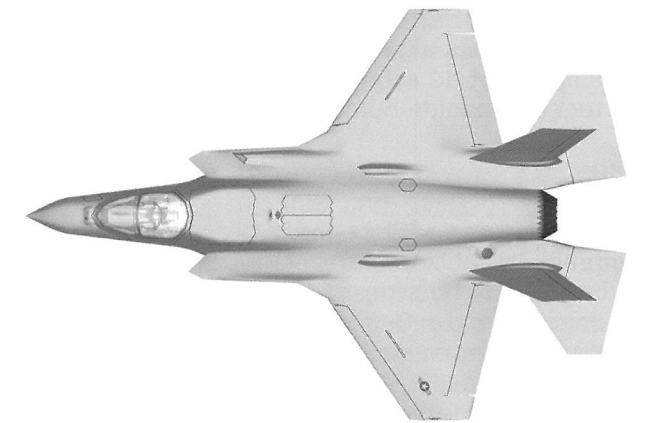
De Joint Strike Fighter (JSF) houdt de gemoederen inmiddels al even bezig. Besluitvorming rondom deze kwestie is opgedeeld in verschillende fases en wordt steeds maar uitgesteld. Nu het kabinet-Rutte koers lijkt te zetten naar het aanschaffen van deze toestellen als opvolgers van de F-16, kan het geen kwaad eens te kijken naar de besluitvorming rondom de Nederlandse deelname aan de System Design and Demonstration (SDD)-fase, waarmee het in feite allemaal begon (NRC Handelsblad, 17-01-2011). In dit artikel zal dat gebeuren aan de hand van het rationele model, zoals verder toegelicht in het theoretisch kader.

De besluitvorming rondom de SDD-fase is niet alleen om maatschappelijke redenen interessant. Ook wetenschappelijk gezien is het interessant om te kijken waarom dit besluit zoveel controverse opleverde. De centrale vraag hierbij zal zijn: "Op welke manier kan vanuit het rationele model de controverse rondom de Nederlandse deelname aan de SDD-fase van het JSF-project verklaren?" In deze paper zal gekeken worden naar de invloed van bounded rationality, maar ook zal worden gesteld dat de onduidelijkheid over de doelstellingen van de deelname en de eisen die gesteld werden aan de 'nieuwe F-16' een belangrijke oorzaak is.

Theoretisch kader

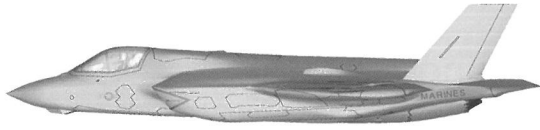
Voor de analyse in dit artikel zal gebruik worden gemaakt van het Rationele Actor Model (RAM) zoals beschreven door Graham Allison en Philip Zelikow in hun boek 'Essence of Decision'. Het model heeft twee fundamentele aannames, namelijk (1) dat iedere actie van een overheid gebaseerd is op doelmatige berekening en (2) dat iedere overheid handelt als een eenheid (Allison en Zelikow 1999: 15).

De keuze van de overheid is dus de eenheid van analyse. Bij de analyse wordt gebruikgemaakt van verschillende organizing concepts: de overheid handelt als het ware als één persoon, er is een probleem waarvoor een oplossing wordt gezocht en de keuze voor die oplossing is rationeel (Idem: 24). Bij deze stap spelen verschillende subconcepten een rol. Zo heeft de overheid bepaalde doelen (1) in haar hoofd, op basis waarvan zij de verschillende alternatieven (2) en de daarbij horende



consequenties (3) kan beoordelen en zo de beste keuze (4) kan maken. Deze keuze moet zoveel mogelijk leiden tot het bereiken van de doelen met zo min mogelijk inspanning (value-maximizing choice). Voor het nemen van een beslissing is dus kennis vereist: de doelen moeten worden vastgesteld, alle alternatieven moeten op een rij gezet worden en van ieder alternatief moeten de consequenties vastgesteld worden (idem: 18). Dit model of paradigma wordt meestal gebruikt om vast te stellen op basis van welke argumenten een overheid een bepaalde keuze gemaakt heeft (idem: 25). Hierbij leeft de analist zich als het ware in in de situatie van de overheid, wat Shelling vicarious problem solving noemt (idem: 27).

De mate waarin een analist zich kan inleven verschilt echter van geval tot geval. Het is hierbij belangrijk hoe gespecificeerd de agens is: gewoon een land (notional state), een bepaald type land (generic state), een specifiek land (identified state) of zelfs een specifieke regering (personified state) – zoals in het geval van de JSF (idem: 21). In een dergelijk geval kan gebruik gemaakt worden van een iets genuanceerdere versie van het rationele model, gebaseerd op Herbert Simons onderscheid tussen comprehensive en bounded rationality. Bij comprehensive rationality gaat men er, zoals in het rationele model, vanuit dat de overheid alle alternatieven overziet, deze precies kan beoordelen op hun merites en vervolgens dus een soort ranglijst kan maken en het beste alternatief kan kiezen. Simon heeft hier kritiek op en formuleert deze door een ander type rationaliteit te formuleren, namelijk bounded rationality, waarbij er vanuit gegaan >



wordt dat de actor een beperkte rationaliteit en dus een beperkt overzicht over de alternatieven en hun consequenties heeft (idem: 19-20). Dit maakt het rationele model geenszins onbruikbaar: de agents maakt nog steeds een rationele keuze, maar die keuze is gebaseerd op een wat beperkter overzicht van de mogelijkheden en hierbij zullen dus meer persoonlijke elementen een rol spelen: hoe beschouwt de actor het probleem, hoe kijkt hij aan tegen bepaalde oplossing, enzovoorts.

Casus

Het verhaal van de JSF begint in december 1996, als toenmalig staatssecretaris van Defensie Gmelich Meijling een verklaring tekent dat Nederland mee zal doen aan de Concept Demonstration Phase van de JSF. Dat er een opvolger moet komen voor de F-16 is duidelijk, maar welk vliegtuig dit moet worden is dat allerm minst. Meijling verzekert de kamer dat deze stap niet betekent dat de JSF ook daadwerkelijk zal worden aangeschaft. Er wordt een platform opgericht dat de zaak moet onderzoeken, het NIFARP. Hierbij is het de bedoeling dat de industrie zoveel mogelijk kan profiteren van deze grote overheidsbesteding. Volgens NIFARP is dat door deelname aan de JSF.

In 1997 gaat de Nederlandse vliegtuigfabriek Fokker failliet. De Tweede Kamer wil een bijdrage leveren aan het Nederlandse 'luchtvaartcluster'. Voor de militaire tak van dit cluster lijkt de JSF geschikt: het Amerikaanse consultancybureau Booz, Allen & Hamilton concludeert dat er goede kansen zijn voor de Nederlandse bedrijven. In 1998 wordt 200 miljoen gulden beschikbaar gesteld, waaraan het bedrijfsleven nog eens 100 miljoen toevoegt (NRC Handelsblad, 19-01-2002).

De discussie houdt nog enige jaren aan, maar in 2002 moet er dan toch echt een besluit genomen worden. Het gaat nu om deelname aan de SDD-fase. Het kabinet stelt dat deelname hieraan niet duurder mag zijn dan het kopen van kant en klare vliegtuigen. Al het geld dat in de SDD-fase wordt gestoken, moet dus terugverdiend worden. Er wordt een business case opgesteld om dit te verzekeren. In juni 2002 neemt het demissionaire kabinet Kok het omstreden besluit om deel te nemen aan de SDD-fase, waarmee zo'n 858 miljoen euro gemoeid gaat.

Analyse

Als het om vervanging van de F-16 gaat, is de JSF niet de enige optie. Andere opties zijn de Franse Rafale, de Brits/Duits/Spaans/Italiaanse Eurofighter of de Zweedse Gripen. In de brief die

in februari 2002 naar de Tweede Kamer wordt gestuurd, wordt gewag gemaakt van een uitgebreid onderzoek met ruim 700 vragen, betrekking hebbend op zowel technische, operationele als fiscale aspecten van de kandidaat-vervangers. Door de toepassing van de stealth-technologie, die de JSF min of meer onzichtbaar maakt op de radar, lijkt de JSF operationeel het meest effectief. Verder blijkt de JSF het goedkoopste, zowel wat betreft stukprijs als levensduurkosten.

Naast de keuze voor een type vliegtuig, moet ook gekozen worden voor het kopen van de plank of het deelnemen aan de (door)ontwikkeling van het vliegtuig. Een voordeel hiervan kan zijn dat je invloed kunt hebben op die ontwikkeling en dat daarnaast de industrie orders binnen kan halen. Ook deze SDD-fase is bij de JSF het interessantst. Hierbij is gekeken naar het volume van het werkpakket, maar ook naar het technologisch karakter. De regering is dan ook van mening dat, in het geval van een sluitende business case waarbij zij al haar geïnvesteerde geld terugkrijgt, het verantwoord is om deel te nemen aan de SDD-fase.

Tot nu toe lijkt het allemaal een duidelijk verhaal en op basis van de geboden informatie kan het besluit tot deelname dan ook als rationeel gezien worden. Maar, voor deze brief uit februari 2002 was al in oktober 2001 een kritisch rapport van het Centraal Plan Bureau (CPB) verschenen. Hieruit bleek dat, hoewel de JSF inderdaad de beste keuze van de vliegtuigen was, deelname aan de SDD-fase een verwaarloosbaar effect op de werkgelegenheid, beperkte effecten op de kennisontwikkeling en weinig andere extra voordelen voor het luchtvaartcluster had (CPB, 2001). Daarnaast wordt gewezen op de financiële risico's: zelfs in 2008 was nog niet duidelijk hoe duur de JSF precies zou worden. (Algemene Rekenkamer, 2007). Daarnaast blijft de vraag of een keuze voor deelname aan de SDD-fase door de grote kosten die daarmee gemoeid zijn niet ook een keuze is voor de aanschaf van de JSF (NRC Handelsblad, 19 januari 2002). Wie deze kwestie bekijkt vanuit het rationele model moet zich afvragen waarom hier zoveel controverse is. De aanschaf van een vliegtuig en deelname aan de ontwikkelingen daarvan lijken bij uitstek kwesties waarbij een rationele benadering mogelijk is. Waarom lukt dat dan toch niet?

Wellicht dat bounded rationality, zoals geformuleerd in het theoretisch kader, hierbij een rol speelt. Allison en Zelikow maken terecht de volgende opmerking: "Characterization of the rational actor's choice in a world of uncertainty about estimated consequences of options requires further information, or assumptions, about the actor's attitude toward risk (1999: 23)." Een dergelijke investering brengt risico's met zich mee. Risico's die een overheid minder makkelijk kan aanvaarden dan een private onderneming.

Op last van toenmalig minister van Financiën Gerrit Zalm worden positieve verwachtingen naar beneden bijgesteld en wordt een herijking in 2008 afgesproken waarbij de definitieve bijdrage van het bedrijfsleven zal worden vastgesteld. Er spelen dus wat meer 'persoonlijke' factoren een rol bij deze kwestie: Zalm was voorstander van een streng begrotingsbeleid en de man van de zalmnorm. Hij kon hierbij dus niet zomaar een dergelijk risico nemen, waar een andere minister dit wellicht makkelijker gedaan zou hebben (NRC Handelsblad, 19-01-2002).

De vraag is echter of bounded rationality hier het probleem is. Waren de alternatieven onvoldoende overzichtelijk voor de overheid? Bij de keuze voor de JSF leek dit in eerste instantie niet te spelen. Het eerder genoemde rapport van het CPB bevestigde immers het idee dat de JSF de beste koop was. Hierbij is gekeken naar technologische kwaliteiten en kosten. Dit is goed te overzien. Ook naar deelname aan de SDD-fase is onderzoek gedaan waarna een keuze gemaakt zou kunnen worden op basis van rationele argumenten. Toch werd dit politiek gezien een lastige strijd.

Hieraan lijkt een gebrek aan duidelijkheid over de doelen ten grondslag te liggen. Zo stelt de eerder aangehaalde brief aan de Tweede Kamer dat deelname aan de SDD-fase goed is voor de Nederlandse industrie, terwijl het rapport van het CPB met het tegenovergestelde komt. Zij concluderen dit omdat de winst voornamelijk naar twee grote bedrijven gaat en hoewel er werkgelegenheid gecreëerd wordt, heerst er op de betreffende arbeidsmarkt krapte, waardoor de werknemers aan andere bedrijven onttrokken worden. Het CPB ontkent niet dat er voordelen zitten aan participatie, maar denkt dat die niet opwegen tegen de investeringen die gemaakt moeten worden (CPB, 2001). Binnen het rationele model zou dit beslist moeten worden door te kijken naar de doelstellingen: wat is belangrijker? Maar juist hierover is weinig duidelijkheid.

De politiek twijfelt of vanwege het Europese gemeenschappelijke defensie- en veiligheidsbeleid niet beter gekozen kan worden voor vliegtuigen van Europese makelij. Defensie werkt echter liever met Amerikaans materiaal, omdat dit de kans op inzet in oorlogssituaties waarin Amerika een

grote rol speelt, vergroot. Hier komt meteen een volgende vraag naar voren: wat is de visie van de overheid op de toekomstige rol van de luchtmacht? Defensie mikt duidelijk op een voortbestaan in huidige vorm (NRC Handelsblad, 19-02-2001). In het kader van het rationele model is dit waar de discussie over zou moeten gaan. Nu werd gesproken over investeringen, orders voor de industrie en technologische mogelijkheden, maar in de brief aan de Kamer werd niet gesproken over de rol van defensie. Juist omdat die doelstellingen niet helder waren, kwamen er steeds nieuwe discussies op. Alternatieven en hun consequenties kunnen immers alleen rationeel beoordeeld worden wanneer de doelstellingen waaraan zij moeten voldoen helder zijn.

Conclusie

De vraag die in de inleiding gesteld werd is de volgende: "Op welke manier kan vanuit het rationele model de controverse rondom de Nederlandse deelname aan de SDD-fase van het JSF-project verklaren?" In dit artikel is naar voren gekomen dat de JSF vrij gemakkelijk verkozen werd boven zijn concurrenten. Over wel of niet deelnemen aan de SDD-fase was men het minder gemakkelijk eens. De verantwoordelijke ministers claimden voordelen voor de economie en de werkgelegenheid, die het CPB vervolgens niet vond opwegen tegen de investeringen die gedaan moesten worden. Ook de politiek twijfelde en wilde zich niet vastleggen op het definitief kopen van de JSF. Waarom was dit besluit zo moeilijk en leek er geen rationele keuze gemaakt te kunnen worden?

In dit paper is gesteld dat de alternatieven voldoende overzichtelijk en onderzocht waren. Echter, op het gebied van doelstellingen was minder duidelijkheid. Deze waren op technologisch gebied duidelijker dan op andere gebieden. Hierdoor kon de overheid niet gemakkelijk een afweging maken van de alternatieven en hun consequenties. Alvorens een rationeel besluit genomen had kunnen worden, had eerst duidelijk moeten zijn wat de preferenties van de overheid waren. Hierbij wordt niet geïmpliceerd dat er zoiets bestaat als de preferenties van de overheid. Dit had onderwerp moeten zijn van het politieke debat. ■

Referenties

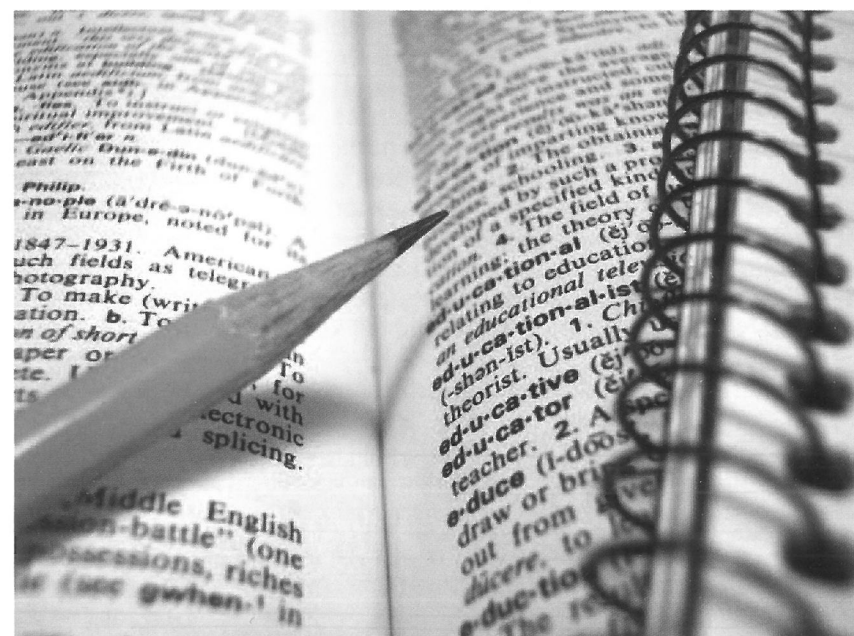
- Graham, A. en P. Zelikow (1999), *Essence of Decision. Explaining the Cuban Missile Crisis.*, New York: Longman.
- NRC Handelsblad, 19 januari 2002, 'Toys for boys ; Reconstructie van een mega-order van vijf miljard euro voor een nieuw gevechtsvliegtuig', p. 25.
- Volkskrant, 6 augustus 2010, 'JSF voorlopig van de baan', p. 1.
- Algemene Rekenkamer, 4 december 2007, 'Algemene Rekenkamer beveelt overzicht aan van alle kosten vervanging F-16; Nog onzekerheden over kosten JSF', Rapport Monitoring verwerving Joint Strike Fighter, http://www.jsfnieuws.nl/wp-content/JSF16_Rekenkamer_PersberichtRapp_2007.pdf.
- CPB (2001), 'Participeren in de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter; Een globale kosten-baten analyse', http://www.jsfnieuws.nl/wp-content/JSF16_CPB_Rapport_011000.pdf.
- NRC Handelsblad (2010), 'Chronologie JSF', http://www.nrc.nl/nieuwsthema/jsf/article1933248.ece/Chronologie_JSf,
- NRC Handelsblad (2011), 'Nieuwe raming JSF wordt fors duurder', <http://www.nrc.nl/nieuws/2011/01/17/nieuwe-raming-jsf-wordt-fors-duurder/>
- Kamerstukken II, 2001/2002, 26 488, nr. 8

De Opleidingscommissie

door Patrick Overeem & Max van Tongeren

Wellicht heb je term 'opleidingscommissie' (OLC) wel eens gehoord, maar weet je eigenlijk niet wat deze commissie precies doet. Om de OLC meer bekendheid te geven onder studenten volgt een korte toelichting.

De OLC is een commissie die als taak heeft om het Instituutsbestuur en het Faculteitsbestuur gevraagd en ongevraagd van advies te voorzien over allerhande onderwijszaken. Ze is samengesteld uit studenten, docenten, toegevoegde leden, en zogenoemde 'toehoorders'. De studentleden nemen in principe voor een termijn van één jaar zitting in de OLC. Op dit moment zijn dit Max van Tongeren (BSc 1), Matthijs van der Klugt (BSc 2), Atie de Ruiters (BSc 3) en Joanneke Vernooij (MSc). De docentleden zijn momenteel F.M. van der Meer, A. Timmermans en P. Overeem (tevens voorzitter van de OLC). Toegevoegde leden zijn de twee studieadviseurs: mw. Daniëlle Ladan voor de Bacheloropleiding en mw. Jolanda den Heijer voor de Masteropleiding.



De toehoorders, die overigens wel degelijk hun zegje mogen doen, zijn ten slotte: Hanna Blomaard (als Commissaris Onderwijs van de B.I.L.) en Marjoleine van Egeraat (als studentlid van het Instituutsbestuur).

De OLC komt om de vier à zes weken bij elkaar en vergadert dan over een breed scala aan onderwerpen, die voor veel studenten misschien niet elke dag in het oog springen, maar daarom niet minder belangrijk zijn. Een tweetal voorbeelden is de OER (Onderwijs en Examenregeling) en het onderwijsprogramma, twee belangrijke documenten die elk jaar met instemming van de OLC moeten worden vastgesteld. Daarnaast wordt er ook uitgebreid geëvalueerd na elk blok om te kijken wat er goed ging, en waar het nog beter kan. In onze laatste vergadering hebben we uitvoerig gesproken over de nieuwe track binnen Bestuurskunde: Economie, Bestuur en Management (EBM). Daarnaast is momenteel de aanstaande verhuizing van het Instituut naar Den Haag uiteraard een heel belangrijk punt.

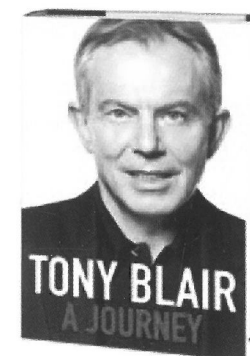
Het mooie aan de opzet en samenstelling van de OLC is dat je als student kritisch kunt meedenken over je eigen opleiding. Het is voor studenten ontzettend interessant om deel te nemen aan de OLC. Het biedt een kijkje achter de schermen van de opleiding, geeft verantwoordelijkheden en daarnaast is het ook nog eens een goede manier om te leren vergaderen. Natuurlijk is het ook een mooie aanvulling op je CV.

Mocht je geïnteresseerd zijn om lid te worden van de OLC, dan kun je je in het voorjaar verkiesbaar stellen. Wie weet ben jij volgend jaar ook OLC-lid!

Boekrecensies

door Tom Degen en Max van Tongeren

Uiteraard is het fijn om naast de gebruikelijke studieboeken ook eens naar een ander boek te grijpen. Er zijn echter zoveel verschillende boeken verkrijgbaar die voor bestuurskundigen interessant zijn, dat je soms door de bomen het bos niet meer ziet. Daarom tipt de redactie dit keer enkele boeken die een interessante kijk bieden op de bestuurspraktijk.



Tony Blair behaalde de grootste overwinning ooit voor Labour, werd de eerste Labour-premier in 18 jaar tijd en uiteindelijk de langstzittende voor zijn partij. Zijn politieke memoires, *A Journey*, geven een gezicht aan wereldleider Blair.

Van zijn eerste tot zijn laatste dag wordt de lezer meegenomen in de visie en de voortdurende

drive van de premier om de progressieve politiek van New Labour te voeren. Het plan van de eerste jaren, waar Blair indruk maakte met zijn optreden na de dood van prinses Diana en zijn doortastende optreden in Noord-Ierland en Kosovo, lijkt lang aan te houden. De fel bekritiseerde deelname van Blair aan de oorlog in Irak lijkt het begin in te luiden van een omstreden premierschap. Toch is Blair ook hier helder in zijn visie op de betekenis van bondgenootschap en verantwoordelijkheid in de internationale politiek. Knapper nog is hoe hij zich ondanks alle kritiek staande weet te houden binnen de partij en een derde termijn weet te verzilveren. Tussen alle bladzijden door krijgt de lezer een ongekend inzicht in politiek leiderschap in de 21e eeuw. Communicatie lijkt één van de belangrijkste troeven van Blair te zijn, maar dat media je maken en kraken wordt wel heel duidelijk in het boek. Blair weet zijn verhaal te presenteren, zijn keuzes te verdedigen en is eerlijk over zijn feiten en twijfels. En dan is er nog de voortdurende strijd met zijn rivaal Gordon Brown.

A Journey is een must voor de politieke liefhebber maar vooral ook voor diegenen die een inzicht willen krijgen in politiek leiderschap in een snel veranderende wereld. Aan het einde rest alleen nog de vraag waar de memoires van Bos, Kok of Balkenende blijven.

JORIS
LUYENDIJK



Je hebt het niet
van mij, maar...
Een maand aan het Binnenhof
PODIUM

In *Je hebt het niet van mij, maar...* geeft Joris Luyendijk de lezer een kans om achter de schermen van het binnenhof te kijken. Het boek is een verslag van zijn maand aan het binnenhof als relatieve buitenstaander. In een beknopte maar zeer interessante omschrijving van een vierhoekige

relatie tussen journalisten, politici, lobbyisten en voorlichters komt men er vrij snel achter dat de Nederlandse politiek veel meer een machtspeel is dan men aanvankelijk misschien zou denken. Het boek biedt een ontluisterende kijk op de vierkante kilometer rond het binnenhof. Iedereen in en rondom Nieuwspoord, de Haagse perssociëteit, weet veel meer dan hij of zij zegt. De *Nieuwspoordcode* zorgt ervoor dat wat in Nieuwspoord komt, in Nieuwspoord blijft want daar gelden andere regels.

Het is een wereld van geven en nemen. Wie zich goed gedraagt maakt kans op een pasje voor Nieuwspoord, wie in Nieuwspoord komt telt mee. Het is dan ook niet ongebruikelijk dat journalisten na verloop van tijd politici of lobbyisten worden, hetzelfde geldt vice versa. Vlijmscherp veroordeelt Luyendijk op sommige punten de gang van zaken op en rond het binnenhof. Toch komt hij voorzichtig tot de conclusie dat het zo nu eenmaal functioneert. De enkeling die tracht de *Nieuwspoordcode* te schenden wordt nu eenmaal niet meer serieus genomen. Met zijn antropologische achtergrond schetst Luyendijk het beeld van een soort stam die totaal haar eigen ding schijnt te doen, los van alle geschreven en ongeschreven regels van de wereld daarbuiten.

Voor bestuurskundigen is het zeker interessant dit tamelijk korte, maar zeer goed geschreven boek eens nader onder de loep te nemen. Er zal veel in staan dat men eigenlijk al weet, maar er is zeker ook nieuwe informatie te ontdekken.

Heb je zelf een interessant boek gelezen met een bestuurskundige of politieke achtergrond? Neem dan contact op met de redactie en plaats jouw recensie in de volgende editie van *Bestuurskundige Berichten*!

Economie, Bestuur en Management

door Jelle Verhoef

In september start naast de reguliere Bacheloropleiding Bestuurskunde een nieuwe Bachelorvariant genaamd Economie, Bestuur en Management (EBM). Deze Bachelorvariant (ook wel 'track' binnen de reguliere opleiding) is het product van een samenwerking tussen het Instituut Bestuurskunde en de economische afdeling van de Juridische Faculteit van de Universiteit Leiden.

De opleiding kenmerkt zich door een combinatie van bestuurskundige en economische vakken plus twee nieuwe integratieve vakken waarbij bestuurskundige en economische perspectieven samenkomen. EBM duurt net als de reguliere Bachelor drie jaar en wordt gedoceerd aan de Faculteit der Sociale Wetenschappen. Binnen EBM blijven bestuurskundige vakken de hoofdmoot vormen, aangevuld met economische vakken ter waarde van ongeveer 50 ECTS. In deze laatstgenoemde cursussen, zoals Openbare Financiën, ligt de nadruk op de economische dimensie van het openbaar bestuur. Bij één van de vakken waarin economie en bestuurskunde geïntegreerd worden gaan studenten onder meer verschillende privatiseringen analyseren. Naast de gewone vakken zal er ook maandelijks een Masterclass georganiseerd worden waarbij studenten een lezing krijgen van een spreker werkzaam op het snijvlak van economie en bestuur.

Volgens Jan Pronk, coördinator van de track, helpt deze combinatie van vakken studenten om beleidsvraagstukken door zowel een bestuurskundige als een economische bril te bekijken: "bij EBM bestudeer je de grote uitdagingen van deze tijd. Denk aan de forse bezuinigingsplannen en de problemen met de pensioenen, maar ook aan budgetoverschrijdingen bij infrastructurele projecten. De problemen waarmee de overheid geconfronteerd wordt, hebben vaak een sterk economische en bestuurlijke component. Overheidsbeleid in het algemeen heeft natuurlijk ook altijd economische kanten, zoals financiering, budgettering, enzovoorts. Bij deze opleiding leert de student naast de bestuurlijke kant ook de economische dimensie van het openbaar bestuur te begrijpen."

Pronk benadrukt dat de opleiding geen concurrent is van de reguliere Bachelor bestuurskunde: "Wij willen geen studenten bij de reguliere Bachelor weghalen, maar hopen naast bestuurskunde een nieuwe groep studenten te interesseren." De normale Bachelor is bestemd voor studenten met de interesse in een breed profiel, terwijl studenten met een speciale interesse in de economische kant



van de overheid terecht kunnen bij EBM. De nieuwe variant zou vooral bedoeld zijn voor studenten die vroeger economie zouden zijn gaan studeren, maar in hun studie meer aandacht willen voor bestuurlijke vraagstukken. "In vergelijking met economische studies ligt bij EBM de nadruk minder op rekenen en meer op de analyse van economisch beleid en financieel management," aldus Amber Brantsen, studentambassadeur van de nieuwe track. Studenten krijgen geen econometrie of andere zwaar wiskundige economie, maar leren meer over de interpretatie van economische problemen en de toepassing van economische inzichten bij het managen van de publieke sector.

EBM zal opleiden voor diverse functies, en niet alleen financieel-economische. Pronk noemt functies bij het Rijk of in de beleidsadviesing (bijvoorbeeld de Sociaal-Economische Raad), onderzoek, toezicht (bijvoorbeeld de NMa) of een managementfunctie bij een publieke instelling. Volgens Brantsen kunnen afgestudeerden de schakel gaan vormen tussen economen en bestuurskundigen, die elkaar door verschillende denkwijzen en eigen jargon vaak slecht kunnen 'verstaan'.

De organisatoren van de nieuwe Bachelorvariant zijn samen met anderen momenteel hard aan het werk om EBM te promoten. Zo werd voor aanstaande studenten in door de B.I.L. een speciale EBM Tweedaagse georganiseerd als variant van de reguliere jaarlijkse Bestuurskunde Tweedaagse. Daarnaast zullen ter promotie gastcolleges verzorgd worden bij de economieles van 6VWO-klassen en is EBM vertegenwoordigd bij de Open Dagen, de Oriëntatiedag en Last Minute Leiden. Pronk vindt het nog te vroeg om een uitspraak te doen over het verwachte aantal aanmeldingen.

Voor meer informatie over de nieuwe Bachelortrack EBM, zie: www.ebmleiden.nl.

Het B.I.L.-Huis

door Max van Tongeren

Aan de Rijnsburgerweg 124 ligt een groot studentencomplex, op het eerste gezicht niets bijzonders. Maar op de derde verdieping is er wel degelijk iets bijzonders aan de hand: op één enkele gang wonen maar liefst zeven leden van de B.I.L. Nienke Boot, Michelle Batenburg, Elmar van Holten, Matthijs van der Klugt, Merijn Rijnsburger, Vera Voogd en Malissa Voordenhout wonen hier al een jaar gezamenlijk. De redactie van Bestuurskundige Berichten besloot poolshoogte te gaan nemen.

Allereerst uiteraard de brandende vraag hoe het zo is gekomen het dat er op een gang van acht mensen zeven B.I.L.-leden wonen, waardoor een heus B.I.L.-huis is ontstaan. Dit is allemaal begonnen te in april 2010 toen DUWO het voormalige asielzoekerscentrum omtoverde tot een studentenhuisvestingscomplex. Daar heeft een groep van destijds acht eerstejaarsstudenten zich gezamenlijk aangemeld voor een gang, en heeft deze ook gekregen. Het begon eigenlijk allemaal met een initiatief van een niet-B.I.L.'er, Marjolein, zij verzamelde een aantal vrienden voor het huis en van het één kwam het ander. Dit resulteerde in het eerste, en vooralsnog enige, B.I.L.-huis van Leiden! Het B.I.L.-huis is dus eigenlijk bij toeval ontstaan. Desalniettemin is het een huis vol gezelligheid. Bij gebrek aan fatsoenlijke verlichting - er hangen slechts TL-buizen in de fusie - heeft men besloten om gewoon het hele jaar de huiskerstboom te laten staan, met lichtjes en al.

Veel van de bewoners zijn actief in commissies van de B.I.L. en bovendien gaan ze allemaal mee naar Dubai! Daarnaast bestaan de huisuitjes in ieder geval uit het gezamenlijk bezoeken van de B.I.L.-feesten.

Over de vraag wie de meest dichtgetikte B.I.L.'er is valt te twisten. Enerzijds is het Vera, die naast haar werkzaamheden voor de commissie Buitenland nog naar college gaat, wat niet van alle huisgenoten gezegd kan worden. Merijn is ook kandidaat, maar hij valt volgens enkele anderen af omdat hij Happen en Blèren liet wijken voor een avondje met zijn vriendin. Rest ons nog Elmar en Matthijs, die niet alleen een prachtig optreden verzorgden bij de karaoke, maar daarnaast zo druk zijn met de B.I.L. dat zij geen tijd hebben meer om colleges bij te wonen.

Aangezien alle bewoners tweedejaarsstudent Bestuurskunde zijn zou je kunnen verwachten zij dagelijks gezamenlijk naar college gaan, dit is echter niet het geval. In kleinere groepjes strompelen de B.I.L.'ers 's ochtends richting de faculteit, waarbij



vooral de heren het erg rustig aan doen: het Leids kwartiertje is door hen omgetoverd tot een Leids halfuurtje. Aan de andere kant worden er wel weer samen papers geschreven, waarbij het overleg gewoon aan de ontbijttafel plaatsvindt.

De enige daadwerkelijke huistraditie die na een jaar genoemd kan worden is de afwastraditie, die bestaat uit een eerste, tweede en derde genegeerde waarschuwing voor Elmar, Merijn en Matthijs waarna er geen bestek meer te vinden is, en er door de vrouwen een algemene afwasdag moet worden ingesteld om het huis te redden.

Ludieke acties worden in dit huis ook gerust uitgehaald. In een woedende reactie op het niet opruimen van de fusie werd door Malissa Matthijs' volledige bed met slagroom volgespoten. Echter kwam hij in dusdanige staat thuis dat hij dit niet eens door had en prinsheerlijk heeft geslapen... Zijn wraak op haar volgde echter later door slotjes op haar voorraadkast en onvreemde bed- en huisraad.

Wanneer er geborrel moet worden door de huisgenoten kiezen zij meestal voor de fusie omdat daar een televisie aanwezig is en er gerookt mag worden. Als er echter een biertje koud staat in de B.I.L.-kamer, schuwen zij er niet voor zich eens hiernaartoe te verplaatsen voor een borreltje.

Op de vraag of het de bedoeling is om het huis een B.I.L.-huis te houden bij eventuele verhuizingen reageerde iedereen unaniem: "het zou leuk zijn als het iemand van de B.I.L. is, maar het belangrijkste is de gezelligheid."

Korte reis naar Wenen

door Johannes Bogaards & Vera Voogd

Traditiegetrouw begon de B.I.L. het nieuwe jaar met de korte reis. In januari vertrokken we met zestig studenten naar Wenen. Wenen is één van de bolwerken van de Verenigde Naties en staat daarnaast bekend om haar culturele geschiedenis. In Wenen bezocht de B.I.L. onder andere de OSCE, de VN en het parlement. Natuurlijk konden de echte Oostenrijkse schnitzels niet ontbreken!

Maandag

Daar stonden we dan om half zeven achter de FSW. Als makke schapen liet iedereen zich door Meike en haar commissie de bus in sturen. Na de vroege start van de dag begonnen we aan een busreis van veertien uur naar het mooie Wenen. Na het eerste half uur werden achter in de bus de eerste flessen geopend en gulzig leeggedronken. Dit beloofde alvast een mooie reis te worden. Het volgende belangrijke moment was de nu al veelbesproken chauffeurswissel. Hier nam de eerste chauffeur reeds afscheid van ons. Echter werd ons droevige gevoel al snel teniet gedaan door het aantreden van de enige echte Berend-Jan. Met gevoel voor feest en opera wist hij de complete bus al snel om te toveren in een André Rieu concert, alleen dan zonder André Rieu. En gelukkig ook in de afwezigheid van bejaarden. Ook wist hij het klaar te spelen om al binnen vijf minuten door de Duitse *Autobahnpolizei* aangehouden te worden. Hij instrueerde ons al snel dat deze lui, stereotype of niet, geen gevoel voor humor hadden. Wij hadden hier dus te maken met een echte Autobahnveteraan. Na het tonen van zijn *Ausweis* en zijn *Autobahnpapieren* konden wij gelukkig onze reis vervolgen. Onderweg wist Berend-Jan ons nog enkele interessante verhalen over Wenen te vertellen.

"Wij hadden hier dus te maken met een echte Autobahnveteraan."

Uiteindelijk kwamen wij exact om negen uur aan bij ons hostel, dat tot ons groot genoegen direct tegenover het prachtige etablissement Cabine Conny gelegen was. Iedereen proefde de sfeer en wist: de Wenenreis gaat fenomenaal worden.

Dinsdag

Dinsdagochtend om zeven uur brak voor ons de eerste inhoudelijke dag aan en werden wij wakker in een heus winterwonderland. De eerste activiteit zou gaan beginnen: een echte Weense



stadswandeling onder leiding van een door de Weense overheid gekwalificeerde gids. Onze gids liet ons met stevige loopas en een Duits accent alle ins en outs van Wenen zien. Deze wandeling bleek een schot in de roos, want wandelen is goed voor de bloedsomloop en een goede bloedsomloop zorgt ervoor dat brakheid als sneeuw voor de zon verdwijnt. Wij werden afgeleverd bij het stadhuis, waar een lid van Weense gemeenteraad ons te woord kon staan. Na een korte rondleiding met een zeer bekwame tolk, was ook deze activiteit tot een einde gekomen. De groepen splitsten zich op en genoten van hun eerste welverdiende pauze. Echter kreeg de eerste groep slechts anderhalf uur pauze want er stond nog een bezoek aan de ambassade gepland. Tijdens deze pauze deed iedereen zich tegoed aan de lokale specialiteiten zoals worsten en andere overheerlijke versnaperingen. Voornamelijk de Commissaris leek hier erg van te genieten. Ondertussen was de tijd van ons bezoek aan de Nederlandse ambassade aangebroken en haastte iedereen zich met grote spoed richting het verzamelpunt. Eenmaal binnen konden wij ons tegoed doen aan fris, koffie, thee en koekjes. Wij werden te woord gestaan door de ambassadeur, de Permanente Vertegenwoordiger bij de VN, de Permanente Vertegenwoordiger bij het OSCE en een stagiaire. Na een korte inhoudelijke introductie werd het bezoek al snel informeel en deden er al snel verhalen en anekdotes in de rondte over de Russische bontmuts van de heer Kop en de omgangsvormen van Japanners. Kortom, een activiteit die als succes aangevinkt kon worden.

Echter, zoals het altijd gaat als het gezellig is, werden wij alweer voor de volgende activiteit

opgeroepen: het Oostenrijkse Parlement. Na een gigantische demonstratie van zo'n 5 personen gade te hebben geslagen, spoedden wij ons naar binnen. Hier werd de groep wederom opgesplitst en werden wij aan de hand van een heuse koptelefoon, live ingesproken door een duo welbespraakte gidsen, door het gebouw geleid. Wat ons opviel is dat het interieur varieerde van een prachtige warme classicistische bouwstijl tot een gifgroen jaren '50 uiterlijk. Na een klein kijkje op een maquette van het hele gebouw stonden wij weer buiten. Het was tijd om om te kleden en te gaan eten. De eerste succesvolle dag werd gevierd in etablissement Dick Mack's, waar wij kennis konden maken met een zekere collectie alcoholhoudende dranken.

Woensdag

Woensdag beloofde een drukke dag te worden. Als eerste stond de *Organisation for Security and Cooperation in Europe* (OSCE) op het programma. De OSCE is gevestigd in het oude Habsburg paleis, het paleis waar de familie Habsburg eeuwenlang zetelde. Na binnenkomst kregen we een introductie in de geschiedenis van de OSCE. Er werd ons verteld over de reden van het ontstaan van de OSCE, maar daarnaast werd er ook ingegaan op de actualiteit. Het toeval bestond dat er tijdens ons bezoek een vergadering tussen de lidstaten plaatsvond die wij mochten bijwonen. Via tolken hoorden we waar de afgevaardigden van de landen over vergaderden. Ten slotte spraken we met de Permanente Vertegenwoordiger van Nederland bij de OSCE die speciaal voor ons uit moment vrij nam uit de vergadering. Hij sprak over zijn werk als vertegenwoordiger en kon ons enkele korte anekdotes over zijn carrière vertellen. Na het bezoek aan de OSCE wandelden we naar de Universiteit van Wenen. We kregen hier een college over de geschiedenis van de Oostenrijkse politiek. Het politiek stelsel in Oostenrijk werd uitvoerig besproken. Met de bus gingen we vervolgens op weg naar de Diplomatic Academy. Aan deze academie hebben veel prominenten uit de Oostenrijkse politiek gestudeerd. De *wall of fame* toonde een lijst van diverse Oostenrijkse politici.

We eindigden de dag met een bezoek aan het Ministerie van Financiën. We werden ontvangen door Thomas Wieser, die sinds 1989 werkzaam is op het Oostenrijkse Ministerie van Financiën. We spraken met hem over de financiële crisis en de relatie tussen de Oostenrijkse financiën en de Europese financiën. Na de lezing stonden er heerlijke traditionele hapjes en drankjes op ons te wachten. Dat konden we wel gebruiken na zo'n intensieve dag.

Na het nuttigen van *kaiserschmarren* en schnitzels doken we met zijn allen een gezellige Oostenrijkse bar in om onder het genot van een welverdiend biertje de hoogtepunten van de dag nog eens door te nemen.

Donderdag

Ook onze laatste ochtend waren we vroeg uit de veren. Bij een bezoek aan Oostenrijk mocht natuurlijk Schloss Schönbrunn niet ontbreken! De geschiedenis van het slot gaat terug tot de 16e eeuw en door de geschiedenis heen is het slot in handen geweest van de Habsburgers. De bekendste keizerin die in Schönbrunn heeft gewoond is Keizerin Sissi. We waagden ons in de vertrekken waarin onder andere Frans Joseph en Sissi hebben gewoond. Na het bezoek aan Schönbrunn was het de beurt aan de tweede shift om de ambassade te bezoeken. Ook deze groep werd hartelijk verwelkomd door het ambassadepersoneel. We kregen uitgebreid de gelegenheid om met iedereen te praten over zijn of haar werkzaamheden en er werd een scala aan vragen op het ambassadepersoneel afgevuurd. Vragen op het professionele vlak, maar ook vragen in de persoonlijke sfeer werden beantwoord.

Als laatste stond het bezoek aan de Verenigde Naties op het programma. Het beloofde een spannend bezoek te worden, helaas wisten wij niet dat de VN aan selectie aan de poort deed. Tip voor iedereen die ooit bij de VN op bezoek gaat: probeer geen humor.

Na spannende taferelen gingen we met één B.I.L.-lid minder de VN binnen, waar we een lezing kregen over het *International Atomic Energy Agency* (IAEA). Het IAEA vormt het centrum van de internationale samenwerking op nucleair gebied. Het is op initiatief van de VN opgericht in 1957. Er was gelegenheid tot het stellen van vragen en ook kregen we ter illustratie lege uraniummonsters te zien.



De laatste paar uurtjes in Wenen waren aangebroken. Alvorens de lange busreis terug naar Leiden aanving was er nog even tijd om de magen te vullen. Vervolgens restte ons alleen nog een busreis voordat de Wenenreis voltooid zou zijn. Vol goede moed en met slaperige ogen stapten wij voor de laatste keer bij onze trouwe chauffeur Berend-Jan in de bus. Deze trapte de bus stevig op zijn staart en scheurde met een goede 130 op de teller zestig uitgelaten B.I.L.'ers richting Nederland. Uiteindelijk kwam de groep om elf uur 's ochtends aan op onze thuisbasis Leiden. Wenen was voorbij, de studie kon weer beginnen. Desondanks denkt de Commissie GloB.I.L. dat we voor allen spreken als wij zeggen: "*Wien war wunderschön!*" ■

Bestuurskunde & EBM Tweedaagse

door Marloes Pollemans

Na wekenlang vergaderen en vele dingen regelen was het op 10 en 11 februari dan eindelijk zover voor de introductiecommissie 'IC your future'. De zesde editie van de Tweedaagse.

Dit jaar voor het eerst in een iets andere vorm. Door de nieuwe track Economie, Bestuur en Management (EBM) hebben we ruimte gevonden om een dubbel programma aan te bieden. Dit hield in dat er overdag voor Bestuurskunde-geïnteresseerden een ander programma (excursie/college) was, dan voor de EBM-geïnteresseerden. 's Avonds was er een gemeenschappelijk programma.

Voor Hanna en de commissieleden begon de dag al iets eerder dan voor de deelnemers zelf. Om 9:00 uur 's ochtends meldten de eerste commissieleden zich in de B.I.L.-kamer. Snel werden alle tafels en stoelen klaargezet in het restaurant. Rond 10:00 uur arriveerden de eerste deelnemers op FSW. Nadat zij hun spullen, voor sommige complete inboedels, in een lokaal hadden gedeponeerd kon de dag beginnen. Deze dag werd geopend met een welkomstwoord vanuit het Instituut Bestuurskunde, door de heer Steunenbergh. Hierna volgde Elise als voorzitter met een praatje over de B.I.L. Daarna was het tijd voor de aankomende bestuurskunde en EBM studenten om naar college te gaan. Ze kwamen al direct in aanraking met een typisch Leids gebruik: het Leids kwartiertje. Zij kregen college van de heer Van der Meer en de heer Pronk.

Na het hoorcollege stapten de potentiële EBM studenten met een lunchpakketje in de trein richting Amsterdam voor een excursie naar de Nederlandse Bank. Hier werd hen in het bezoekerscentrum meer verteld over de economie in Nederland en werd hun kennis vervolgens getest middels een quiz. Voor de bestuurskundegroep stond er ook een excursie op het programma. Deze groep ging naar Den Haag. Hier kregen ze een rondleiding aan de hand van de grondwet en werd er een bezoek afgelegd aan de Tweede Kamer, waar precies op dat moment een spoeddebat gaande was over het Openbaar Vervoer.

Bij terugkomst werden de aankomende studenten gekoppeld aan hun mentor en mochten ze hun spullen wegbrengen bij de mentor thuis. Na deze kennismaking kwamen de twee groepen samen en werd er geborrelt in de Einstein, waar studenten vertelden over studeren in het buitenland en een typische week van een student in Leiden. Vervolgens gingen we naar SSR om te dineren en na een uitgebreid maal had iedereen een goede bodem voor de kroegentocht. De Einstein, Odessa en Part Deux werden onveilig gemaakt. Rond 24:00 uur ging iedereen naar huis, want de volgende dag had iedereen er weer een druk programma voor de boeg.

De wekker ging vroeg op vrijdag. De bestuurskundegroep had een excursie naar de raadszaal van de gemeente Leiden. Hier werd onder leiding van een drietal raadsleden een heftige discussie gevoerd over de sluitingstijd van kroegen en de locaties van coffeeshops. De EBM groep ging naar het Ministerie van Financiën. Ook hier stond een interactieve workshop op het programma. Rond 13.00 uur kwamen de groepen weer bij elkaar op FSW, waar ze een middag proefstudeerden. Om een beetje bij te komen van de lange dag, stonden de pizza's en pasta's al dampend voor ons klaar in restaurant Donatello's. Na een heerlijk maaltje was het tijd voor een stukje vetverbranding. Tom en Roel stonden als ingeburgerde Leidse studenten voor ons klaar om een rondleiding te geven door de prachtige binnenstad van Leiden. Rond half acht was de tocht afgelopen en kwamen de mentoren de scholieren ophalen in Café 'De Storm'. De avond was echter nog lang niet afgelopen. Nadat iedereen zich thuis had omgekleed stroomde de dansvloer in de Oude Harmonie snel vol en kon het B.I.L.-feest met als thema 'All you need is B.I.L.' losbarsten.

Wanneer we terugkijken op deze tweedaagse kunnen we zeggen dat de Bestuurskunde/EBM Tweedaagse een groot succes was, zeker een aantal scholieren zich gaat inschrijven voor de studie en dit concept zeer zeker volgend jaar weer moet plaatsvinden!



De week van... Kirsten Park

Zoals in elke editie van Bestuurskundige Berichten nemen we ook dit keer een kijkje in het leven van een student. Dit keer is het de beurt aan tweedejaarsstudent Kirsten Park

Maandag

Vandaag is een relaxte start van de week. Meestal werk ik op maandag, maar vandaag ben ik vrij. Dat komt goed uit, want ik heb best een druk weekend gehad. Een extra dagje vrij kan dan geen kwaad. Het enige wat vandaag echt gedaan moet worden is een opdracht voor het vak 'Decision Making & Rational Choice'. Al vrij vroeg ben ik daarmee klaar. Ik besluit toch maar wat van mijn dag te maken door nog even naar de stad te gaan om wat inkopen te doen.

Dinsdag

Ik kan lekker uitslapen want ik heb pas college om drie uur. 's Ochtends bereid ik het college voor door de opgegeven te stof lezen. Ik heb er genoeg tijd voor dus ik doe het lekker rustig aan die ochtend. In de middag heb ik afgesproken met een goede vriendin om eventjes wat te drinken. Daarna wordt het dan toch tijd om richting de FSW te gaan. Na het college Decision Making & Rational Choice ga ik snel naar huis om te eten, want daarna ga ik naar mijn waterpolotraining. Het is altijd erg gezellig op dinsdag, want dan traint de jeugd ook met ons mee.

Woensdag

Vandaag staat het college 'Comparative Government in International Perspective' op het programma. Tot nu toe vind ik dat een leuk vak. Na college blijf ik nog even op de FSW om wat werk te doen. Daarna ga ik richting Den Haag waar ik met mijn vriendinnen heb afgesproken om een hapje te gaan eten. Het is altijd erg gezellig als we met elkaar zijn. Helaas hebben we allemaal nog wat te doen later op de avond dus het eten duurt niet al te lang. Na het eten ga ik naar huis om nog even wat aan de studie te doen.

Donderdag

De dag begint vroeg. Om negen uur heb ik een werkgroep van 'European Union: Politics & Policy'. Tijdens de werkgroep moeten er groepen gevormd worden voor een groepspaper over een Europese richtlijn. De werkgroep is iets eerder afgelopen. Met mijn groep komen we even bij elkaar om een plan van aanpak op te stellen.



Daarna volgt een college van hetzelfde vak. Meestal heb ik deze middag ook een vergadering met mijn commissie, de Almanakcommissie, maar deze week gaat die niet door. In de avond ga ik naar mijn vriendin toe en maken wij ons klaar voor het psychologiefeest 'Stout in het woud'. We komen daar veel mensen tegen die wij kennen dus het wordt een gezellige avond.

Vrijdag

Echt veel slapen na vannacht zit er niet in. Ik moet namelijk redelijk op tijd op staan, want ik ga helpen bij het proefstuderen. Na een goed ontbijt vertrek ik richting Leiden. Om 1 uur wordt ik verwacht op de FSW. Eerst volgt er een algemeen praatje en dan is het tijd om mijn groepje te ontmoeten. Ik moet zeggen dat ik een leuk, innovatief groepje had. Samen zijn zij tot goede oplossingen gekomen om de crisis te bestrijden (natuurlijk met een beetje hulp van mij). De dag gaat snel voorbij en voor ik het door heb, is het alweer tijd om richting het zwembad te gaan. Na de training doen we nog een drankje met het team. Rond 23:30 uur ben ik thuis en dan is het weekend begonnen.

Van de Provincie tot Europa

Een verslag van de B.I.L. activiteiten

door de Commissie Activiteiten

Nieuwjaarsborrel

Op dinsdag 1 februari vond de jaarlijkse Nieuwjaarsborrel van de B.I.L. plaats. Na het winterreces was het weer hoog tijd om bij te praten met studiegenoten. Zoals de traditie betaamt wordt deze borrel gegeven in Café de Bonte Koe. De B.I.L. gaf twee uur lang gratis drank weg en dat kon je wel merken aan het aantal leden dat was komen opdagen! Uiteraard mocht de jaarlijkse Nieuwjaarsspeech niet ontbreken. Zo'n 80 B.I.L.'ers genoten rijkelijk van de geschonken drank die in combinatie met de happen resulteerde in een heel gezellige avond.

All you need is B.I.L.-feest

Vrijdag 21 februari was er weer mooi B.I.L.-feest. Om alvast in de Valentijnsstemming te komen was het thema dit keer 'All you need is B.I.L.'. Het feest werd gehouden in de Oude Harmonie. Net als vorig jaar waren er weer scholieren uit 6 vwo van de tweedaagse aanwezig. Nagenoeg iedereen was op het feest geheel in stijl gekleed en was de zaal met harten versierd. Met het thema in het hoofd hing de liefde in de lucht! De opkomst was zeer hoog en het was een heel geslaagd B.I.L. feest.



Happen en Blèren

Wie Happen en Blèren zegt, zegt B.I.L. Op donderdag 24 februari gingen we met een groep eten om ons vervolgens aan de karaoke te wagen. In restaurant Holle Bolle Gijs legden we een goede bodem voor de rest van de avond. Schnitzels en kipsatés gingen er bij de deelnemers heel goed in. Na het eten vertrokken we naar de Part Deux waar welkomstshotjes ons opwachtten. Daar ging de muziek aan en werd er luidkeels meegezongen. Van de Backstreetboys tot André Hazes... voor de B.I.L.'ers was niks te gek.

Provinciaal Verkiezingsdebat

Na maanden van voorbereiding was het dan eindelijk zover...de B.I.L. organiseerde in samenwerking met SPIL, ELSA en studentenverenigingen Augustinus en Minerva (een samenwerking beter bekend onder de naam Leids Debat) het Provinciaal Verkiezingsdebat. In de overvolle monumentale zaal van de Waag vond het debat plaats. Na een inleiding van Prof. Dr. Ruud Koole en Prof. Mr. Hans Engels over de effecten van de verkiezingen op de nationale politiek en de rol van de Eerste Kamer vond het debat plaats. Lijsttrekkers van de zes grote partijen (CDA, PvdA, D66, GroenLinks, VVD en SP) debatteerden met elkaar over verschillende stellingen die betrekking hebben op het beleid van de Provincie Zuid-Holland. Af en toe ging het er heftig aan toe maar er was ook ruimte voor grapjes, wat resulteerde in een zeer interessant debat.

Lezing Sophie in 't Veld

Speciaal voor tweedejaarsstudenten die het vak 'European Union: Politics and Policy' volgden maar ook voor alle andere geïnteresseerden gaf Europarlementariër Sophie in 't Veld op woensdag 2 maart een lezing. Zo'n 40 studenten waren aanwezig om meer te horen over haar ervaringen met politieke machtsverhoudingen. Sophie in 't Veld ging specifiek in op wat het Verdrag van Lissabon in de praktijk betekent. Met vele voorbeelden en interessante casussen uit haar eigen ervaring werd de lezing zeer interessant voor alle bestuurskundigen in de zaal. Na afloop van de lezing was er de mogelijkheid om in het FSW café na te borrelen en te praten met Sophie in 't Veld. Velen maakten dan ook van deze gelegenheid gebruik om nog wat specifieker in te gaan op haar verhaal en vele vragen te stellen. Er kan teruggekeken worden op een zeer leerzame en vooral ook leuke lezing.

Excursie Uitslagenavond

Naar aanleiding van de Provinciale Staten Verkiezingen waren de B.I.L. en de SPIL uitgenodigd om de verkiezingsuitslag in het Provinciehuis bij te wonen. Met een groep van 25 B.I.L.- en SPIL-leden gingen wij op woensdagavond 2 maart naar Den Haag om ons daar te mengen tussen alle politieke partijen en lijsttrekkers van de provincie Zuid-Holland. Op grote schermen werden uitslagen en prognoses weergegeven wat resulteerde in een veel spanning, voor de belanghebbende partijen, maar ook voor ons. Het was een unieke kans om mee te maken hoe de sfeer tijdens zo'n uitslagenavond is en om te socializen met alle aanwezigen. We zaten in het epicentrum van de verkiezingen, er waren hapjes en drankjes... wat wil je als Leidse bestuurskundige of politicoloog nog meer?

Information for Master students

B.I.L. organises several activities especially for Master students. Recently, a kick-off drink took place to welcome all new Master students in the field of Public Administration to Leiden and to the B.I.L. All upcoming and current Master students were invited to this drink and it turned out to be a very amusing afternoon. Other activities included a meeting with Mr Friso de Jong, who works for lobbying organisation *Public Matters* and explained more about lobbying work in the public sector.

B.I.L. also regularly organises excursions to several organisations especially for Master students. Also this year, an excursion to the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (ICTY) will take place as well as a two-day trip to Strasbourg where several European institutions will be paid a visit.

Are you a Master student and are you interested in excursions that link practice to theory as well as social drinks with your fellow students? Keep an eye on our website for more information!



Master excursion to the International Criminal Court, 2010

Bestuurskunde

Bestuurskunde Wetenschap

Beleid

Theorie

Bestuur

Parlement

Rijk

Praktijk

Bestuur

Parlement

Rijk

Praktijk

Bestuur

Parlement

Rijk

Praktijk

Bestuur

Parlement

Rijk

Praktijk

Word nu lid van de Vereniging voor Bestuurskunde voor het Speciale studententarief van €17,85 per jaar.

Je ontvangt dan gelijk vier keer per jaar het tijdschrift Bestuurskunde.

Meer informatie? Surf naar www.bestuurskunde.nl



Vereniging voor Bestuurskunde

DE BRUG TUSSEN THEORIE EN PRAKTIJK

Alumnus Interview met Marieke Knobbe

door Sebastiaan Verhey



Berenschot

Marieke Knobbe (33)

Startjaar studie: 1998
Einde studie: 2004
Werkgever: Berenschot
Functie: Senior Consultant

Marieke Knobbe is in 2004 afgestudeerd in de bestuurskunde in Leiden. Hierna is zij begonnen aan een traineeship bij Berenschot. In dit interview vertelt zij meer over haar studie-ervaringen en huidige werkzaamheden bij Berenschot.

Waarom heb je voor Bestuurskunde in Leiden gekozen?

Bestuurskunde is een erg brede studie en daarnaast speelde natuurlijk mijn interesse voor het openbaar bestuur mee. Op de middelbare school had ik ook geen specifieke voorkeur voor bepaalde vakken. Ik ben daarom naar open dagen van Amsterdam, Enschede en Leiden geweest; Leiden sprak mij direct aan, o.a. vanwege de kleinschaligheid en de geografische ligging.

Had je een duidelijk doel voor ogen met de studie?

Niet zozeer. Wel wist ik dat voor de publieke zaak wilde werken. Het Rijk sprak en spreekt mij nog steeds meer aan dan de gemeente en provincie, alleen wilde ik na mijn afstuderen geen keuze maken voor een bepaald ministerie. Via een studiegenootje ben ik op de hoogte gesteld van een stage bij Berenschot, dit sprak mij erg aan omdat ik zoveel in aanraking zou komen met de overheid en mij dus mooi kon oriënteren.

Ik heb hier meer dan drie maanden stage gelopen, en na mijn afstuderen ben ik begonnen aan een traineeship tot adviseur van Berenschot. In dit programma ontwikkel je basis adviesvaardigheden. Normaal duurt dit twee jaar, maar vanwege mijn stage en studieachtergrond heb ik het programma in een jaar voltooid. Ik werk er inmiddels al weer zeven jaar.

In hoeverre vind je dat de opleiding Bestuurskunde aansluit op je huidige werkzaamheden?

Dat sluit perfect aan; de basiskennis die

je meekrijgt over het openbaar bestuur is onmisbaar en ontbreekt bij veel collega's met een niet-bestuurskundige achtergrond. Denk bijvoorbeeld aan het inrichtingsprincipe van Nederland, de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende bestuurslagen zoals de provincie en nu ook de veiligheidsregio etc. Je hebt als bestuurskundige kennis over de verhoudingen binnen overheidsorganisaties, bijvoorbeeld de gemeenteraad, het college en de burgemeester. Verder werken we ook samen met consultancybureaus die toegespitst zijn op het bedrijfsleven om te achterhalen wat publiek van privaat kan leren. Wat mij opvalt is dat bedrijfskundigen heel anders kijken, zij zien vooral economische belangen.

Wat houdt je functie precies in?

Ik ben begonnen als trainee, en in zeven jaar doorgegroeid naar junior consultant, consultant en dan nu senior consultant. De volgende stap zit er langzaam al aan te komen, dat is de functie van senior manager. Dit betreft meer een acquisitie taak; het binnen halen van opdrachten en aansturen van projecten en collega's. Ik werk als senior consultant op de afdeling openbaar bestuur en veiligheid. Het type opdrachten waar ik me bezig houd bevindt zich op het snijvlak van politiek-ambtelijke vraagstukken; denk aan het opschalen van gemeenten en de toezichthoudende rol van de provincie hierin. Het gebeurt namelijk dat kleine gemeenten samenwerking willen zoeken met buurgemeenten om hun slagvaardigheid te vergroten, terwijl het ministerie meer pleit voor herindeling. De gemeenteraad wil, zolang het financieel goed gaat, dit zelf blijven regelen. Ik begeleid de organisatie van de politieke en bestuurlijke taken die de gemeenten toebedeeld krijgen en bekijk wat voor sociale taken er ondergebracht worden in samenwerkingsorganen.

Kun je wat meer vertellen over Berenschot als organisatie?

Berenschot is één van de adviesbureaus voor de overheid. Het is tevens het oudste Nederlandse adviesbureau voor de overheid. We bestaan al meer dan tachtig jaar. Berenschot geeft advies aan en doet onderzoek voor publieke organisatie en/of kwesties, denk bijvoorbeeld aan het te evalueren beleid, bepalen in hoeverre de doelen van dat beleid behaald zijn en of het financieel binnen de perken gebleven is. Ook kijken we of het beleid moet worden herzien. De organisatie heeft een breed portfolio, daarmee bedoel ik dat er veel expertise is op gebieden zoals financiën, communicatie,

lobbyen, bedrijfsmatige processen, (efficiënte) bedrijfsvoering, informatiemanagement, ruimtelijke ordening en natuurlijk mijn afdeling, het veiligheidsdeel.

Waar ben je op dit moment zelf mee bezig?

Ik ben momenteel bezig met een project dat betrekking heeft op de uitbreiding van de diensten van de veiligheidsregio. De GGD en meer diensten van de GHOR bewegen nu richting het takenpakket van de veiligheidsregio, terwijl deze toch vooral een operationele taak heeft.

"Overigens heb ik wel gemerkt dat bestuurskunde soms te breed en te algemeen is."

Gezondheidszorg is hoofdzakelijk een gemeentelijke taak, omdat dit continu van toepassing is, en niet alleen bij ongevallen en rampen. Ook begeleid ik twee veiligheidsregio's die samen fuseren.

Welke vakken sluiten volgens jou aan op je functie bij Berenschot?

Een heel breed scala aan vakken maar de basisvakken uit het eerste jaar komen direct bij me op. Bijvoorbeeld inleiding bestuurskunde, nationale politiek, staats en bestuursrecht, organisatie en management, bestuursgeschiedenis en beleidstheorie-gerichte vakken die ingaan op hoe beleid tot stand komt. Ik heb echter minder baat gehad bij de Europees georiënteerde vakken, omdat ik daar nu weinig van terug zie in mijn werkzaamheden.

Zijn er ook aspecten die je hebt gemist tijdens je studie?

Eigenlijk niet. De praktijk is natuurlijk wel anders dan de theorie, maar dit is lastig te vatten in een vak. Als bestuurskundige heb je in ieder geval een goed denkkader meegekregen, maar tijdens mijn studie heb ik de koppeling tussen theorie en praktijk soms wel gemist. Excursies waren schaars. Ik kan mij herinneren dat we wel eens



De B.I.L. op Studiereis naar Madrid

met excursies naar de Tweede Kamer en een gemeenteraad zijn geweest, hierdoor ontwikkelde ik meer beeldvorming bij de theorie.

Aan welke activiteit tijdens je studie heb je de leukste herinneringen?

De studiereizen! Ik geloof dat ik altijd mee ben geweest, en wat mij bij staat is dat ze altijd goed georganiseerd werden. We hebben hele mooie bestemmingen aangedaan zoals Washington, Frankfurt, Istanbul en Madrid. Erg bijzonder vond ik de speech van de burgemeester

van Madrid en een bezoek aan het Capitool in Washington. Daarnaast heb ik in het bestuur van het Landelijk Congres Bestuurskunde (LCB) gezeten, wat ik ook erg leuk vond. Wij hebben ervoor gezorgd dat de Landelijke Bestuurskunde Dag voor studenten en de Landelijke Onderzoeksdag (gericht op wetenschappers) samengebracht werden tot een tweedaags congres, het LCB. Wat mij nog helder bij staat is een citaat van een van de sprekers, Hans Dijkstal, over de rol van de media. Dit stond de dag erna op de voorpagina van de Volkskrant; geweldig! Ook heb ik in de Universiteitsraad gezeten, om namens een politieke studentenpartij mee te praten over het beleid van de universiteit. Dat vond ik ook erg leuk aan Bestuurskunde, het kunnen deelnemen aan activiteiten naast je studie. Qua zwaarte denk ik namelijk dat je er een hoop naast kunt doen. Ik heb daarom ook vakken van onder andere politicologie en godsgeleerdheid gevolgd. Overigens heb ik wel gemerkt dat bestuurskunde soms te breed en te algemeen is; waar heb je nu echt verstand van? Wat is je specialisatie en wat zijn je kerncompetenties. Aan de andere kant is zo'n brede blik wel weer handig wanneer je samenwerkt met collega's die een hele specifieke blik hebben, zoals een jurist. Je hebt namelijk een bredere blik van wat belangrijk is voor de overheid, dus misschien is dat wel je expertise.

Wat zou je mee willen geven aan de huidige studenten?

Een stage heeft mij toch enorm geholpen, vooral ter oriëntatie van wat wil ik gaan doen na mijn studie.

Ben je daar nu al achter?

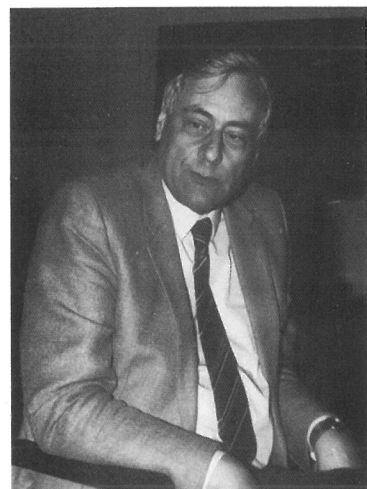
Nee, nog niet echt. Wel weet ik dat ik uiteindelijk bij de overheid terecht wil komen. Ik heb weleens bij de gemeente Dordrecht voor drie dagen in de week gewerkt, maar dat was het toch ook niet echt. Hier bij Berenschot gaat het heel anders. Targets halen, omzet draaien, per project een aantrekkelijke offerte opstellen en het ontvangen van een bonus wanneer je targets behaald zijn. ■

Afgestudeerd als bestuurskundige maar nog geen alumnus van de B.I.L.? Vul de alumnus lidmaatschapskaart in de B.I.L.-kamer in of stuur een e-mail naar secretaris@bilboard.nl.

Verhaal uit de oude doos

door Sebastiaan Verhey & Charlotte Wagenaar

In iedere editie wordt een onderwerp uit de B.I.L.-geschiedenis belicht. Dit keer is er aandacht voor de jaarlijkse Van Braamlezing. Deze lezing vindt plaats in de diesweek van de B.I.L. en is genoemd naar Professor van Braam. Lees in dit artikel wie hij was en hoe de traditie van de Van Braamlezing tot stand is gekomen.



Professor Doctor A. van Braam was in de jaren vijftig en zestig nauw betrokken bij de totstandkoming van het vakgebied van de bestuurskunde en in het bijzonder bij de oprichting van de opleiding in Leiden. In 1957 promoveerde hij op wat nu wordt gezien als het eerste bestuurskundige proefschrift van

Nederland. In 1972 is hij in Leiden gaan werken als hoogleraar Bestuurskunde binnen de juridische faculteit.

In de eerste editie van *Bestuurskundige Berichten*, die dateert uit 1986, vertelt Van Braam dat hij in 1973 met een groep collega's begonnen is aan de oprichting van een bestuurskundeopleiding, destijds in de vorm van een opleiding *Management van de publieke sector*. In 1983 startte onder het instituut Politieke Wetenschappen de zogenaamde *PBS-opleiding*, een politiek- bestuurlijke studierichting. De zelfstandige studie bestuurskunde ging in Leiden in september 1984 van start in samenwerking met de Erasmus Universiteit Rotterdam.

Professor van Braam heeft gedurende de opstartperiode van de studie bestuurskunde een prominente rol vervuld in de oprichting van onze studievereniging. In de almanak van 1989 schrijft van Braam dat hij in de beginjaren van de studie direct al pleitte voor een studievereniging: "[...] naast, en in goede harmonie met, de vakgroep moet er een bestuurskundige studentenvereniging komen. Een nieuwe studie zonder een vereniging van de studenten die in deze richting studeren, is incompleet." Op 22 mei 1985 wordt de Bestuurskundige Interfacultaire vereniging Leiden (B.I.L.) opgericht.

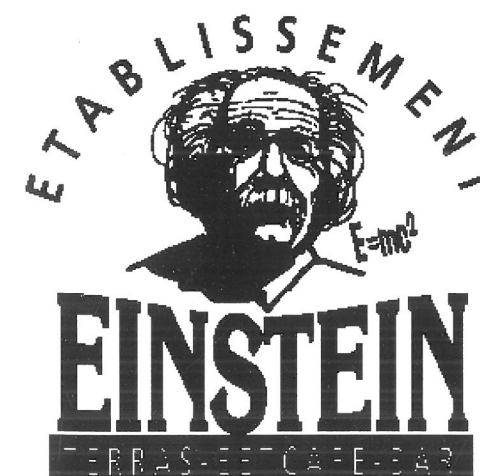
Na de oprichting van de vereniging wordt Van Braam al snel benoemd tot beschermheer van de vereniging. In zijn rol van beschermheer brengt hij zelfs jaren later nog jaarlijks een bezoek aan de vakgroep en aan de B.I.L. In 1988 vertrekt van Braam als vakgroepvoorzitter en treedt zijn emiraat in.

Sinds 1990 wordt op 22 mei de Dies Natalis van de B.I.L. gevierd. De diesviering wordt in de daaropvolgende jaren uitgebreid met onder andere een symposium, een feest en een oud-besturenborrel. Zo ontstaat er een week vol activiteiten en bate van de diesviering in de week voorafgaand aan de daadwerkelijke verjaardag van de B.I.L. In 2002 wordt de dieslezing toegevoegd als jaarlijks terugkerend element van de diesviering. De lezing wordt jaarlijks door een prominente Nederlander of een buitenlandse gast uitgesproken. De eerste dieslezing werd uitgesproken door Professor White. De lezing wordt helaas overschaduwd door het overlijden van beschermheer van Braam. In 2004 besluit het B.I.L.-bestuur om, als eerbetoon aan de overleden beschermheer, de dieslezing om te dopen tot de 'Van Braamlezing'. Sindsdien wordt de lezing ingeleid door een introductie over de heer van Braam, zijn leven en zijn invloed op de bestuurskunde opleiding en de oprichting van de studievereniging. In 2004 wordt de lezing uitgesproken door Herman Schartman, directeur Grote Stedenbeleid van het Ministerie van Binnenlandse zaken, en Gerrit de Jong, lid van het College van de Algemene Rekenkamer.

De volgende prominenten spreken in de daaropvolgende jaren de Van Braamlezing uit: Minister Rita Verdonk (2005), Dhr. Gert Leers, burgemeester van Maastricht (2006), Professor Pieter van Vollenhove, voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (2007), Minister Ella Vogelaar (2008), voormalig Minister-president Ruud Lubbers (2009) en Professor Alex Brenninkmeijer (2010). Met de invoering van de jaarlijkse Van Braamlezing is een waardevolle traditie ontstaan binnen de B.I.L.

Dit jaar vindt de diesweek van de B.I.L. plaats van 16 tot en met 22 mei. Op dinsdagavond 17 mei wordt de Van Braamlezing uitgesproken door Job Cohen, oud-burgemeester van Amsterdam en huidige fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid.

DAGELIJKS GEOPEND VOOR LUNCH, DINER EN BORREL



**3 gangen keuzemenu
€ 21,95**

**Smakelijke dagschotel
€ 8,95**

**Zondag en Maandag
Thaise Keuken**

**Sfeervolle bovenzaal
voor diners,
borrels en bruiloften**

*tot ziens,
tot EINSTEIN*

NIEUWE RIJN 19 LEIDEN
TEL: 071 - 5125370
mail@einstein.nu

Jouw studievereniging
wil het je zo voordelig en
makkelijk mogelijk maken.
Dus hebben ze een
boekenleverancier
die daarbij past.

STUDY
STORE

Jouw studievereniging werkt
nauw samen met studystore.
En dat heeft zo z'n voordelen.
Doordat we snugger te werk
gaan, kunnen we jouw
complete boekenpakket
snel aanbieden tegen een
scherpe prijs.

www.studystore.nl