



Uitslag van de PNL-enquête

Om nog beter te kunnen inspelen op de wensen van haar donateurs én om nieuwe donateurs te kunnen werven, heeft het PNL een enquête gehouden. Met een respons van 25% mogen we wel zeggen dat we een aardig beeld hebben gekregen van wat er onder de PNL-aanhang leeft. Wij willen de mensen die aan de enquête hebben meegewerkt hartelijk bedanken. Hun inzet wordt enorm op prijs gesteld. Wij zullen de antwoorden en alle open aanmerkingen een belangrijke plek geven in onze toekomstige activiteiten.

Steun aan het PNL

Zestig procent van de geënquêteerden zegt de PNL-doelstellingen te zien als belangrijkste motivatie voor het donateurschap. Het creëren van een breed maatschappelijk draagvlak voor de luchtvaart, het ontkrachten van de onzin in de media bij luchtvaartberichterijding en het verschaffen van juiste cijfers en feiten aan pers, politiek en publiek worden beschouwd als waardevolle activiteiten. Dat de luchtvaart een belangrijke economische factor is, een groot maatschappelijk belang dient, en zich onterecht in het beklagdenbankje bevindt, wordt door velen genoemd.

Nieuwsbrief

Wij zijn erg blij te kunnen concluderen dat vanuit de meerderheid van de geënquêteerden tevreden is over de nieuwsbrief. Driekwart zegt de onderwerpen actueel en interessant te vinden en ook over de vormgeving is meer dan 80% enthousiast. Men is wel van mening dat de hoeveelheid informatie per nieuwsbrief aan de sommiere kant is.

Website

Ondanks een representatieve steekproef voor wat betreft de leeftijdsopbouw van de ondervraagde groep donateurs, blijkt bijna de helft de website niet te (kunnen) bezoeken. Degenen die wel regelmatig een bezoek brengen aan de site zijn erg te spreken over zowel de actualiteit, als de informatie, de onderwerpen, de vormgeving en de gebruikersvriendelijkheid. Van de verschillende webpagina's wordt de pagina 'Actualiteiten' het meest bezocht.

PNL-werkzaamheden

Van de ondervraagden antwoordt 85% positief op de vraag of men naar tevredenheid geïnformeerd

wordt over de werkzaamheden en de resultaten van het PNL. Met name de website en de nieuwsbrief voorzien in deze taak, maar ook de media brengen de PNL-ontwikkelingen in de huiskamer. Dat twintig procent van mening is dat dit beter kan, is absoluut een punt van aandacht.

Andere onderwerpen

Wij vroegen de donateurs ook of er mogelijk andere onderwerpen zijn, waar wij onze pijlen op moeten richten. De antwoorden op deze vraag waren zeer divers. Onderwerpen die vaker genoemd werden zijn: de recreatieve luchtvaart, algemeen luchtvaartnieuws, regelgeving en technologische ontwikkelingen.

Invloed in Den Haag

Over de invloed van het PNL op het politieke beslissingsproces aangaande luchtvaart is ruim zeventig procent positief. Aangezien het PNL steeds meer energie steekt in het bereiken van deze invloedrijke doelgroep, doet het ons deugd dat onze donateurs hier vertrouwen in hebben.

Positieve en negatieve kanten

Het kan altijd beter. Daarom hebben wij de donateurs niet alleen naar aansprekende maar ook naar minder goede 'eigenschappen' van het PNL gevraagd. Zaken die over het algemeen aanspreken zijn de deskundige en objectieve opstelling van het PNL. Ook de snelheid van reageren, de kwaliteit en de leesbaarheid van de geschreven teksten en de confrontatie met media en politiek kunnen de goedkeuring van de donateurs wegdragen. Daarentegen geeft een deel van de geënquêteerden aan dat het PNL vaker en meer pro-actief in de media mag verschijnen.

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:

GRONINGEN AIRPORT EELDE

MN MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

Ondanks onze coördinerende rol in het GA-overleg, wordt de aandacht voor deze tak van luchtvaart door enkelen als onderbelicht ervaren.

Aanvullende informatie

Een aantal donateurs geeft aan dat er meer samengewerkt moet worden met andere luchtvaartinstanties, zoals VNV, KNVvL en AOPA. Het PNL werkt reeds met een groot deel van genoemde partijen samen, maar dit is blijkbaar onvoldoende bekend. Communicatie hierover is derhalve voor verbetering vatbaar. Meerdere keren is ons de suggestie gedaan om tussentijds nieuws en misschien zelfs de nieuws-brief omwille van de kosten digitaal te verspreiden. Zoals bij vele stichtingen is ook bij het PNL geld een altijd spelende kwestie, dus wellicht verschijnt de nieuwsbrief op grotere schaal dan nu, in de toekomst inderdaad zowel in papieren- als digitale vorm.

Rondvlucht

Onder de donateurs die aan de enquête hebben meegewerkt, is een rondvlucht vanaf vliegveld Lelystad verlost. Wij kunnen u melden dat de heer Buitenhuis uit Gouda de gelukkige winnaar is geworden. Binnenkort zal hij met een Cessna 172 het luchtruim mogen kiezen.

Een totaaloverzicht van de vragen en antwoorden vindt u op onze website www.pnl.nl.

Verhoging donatie

Eén van de vragen in onze enquête ging over het donatiebedrag. Het PNL is in de loop der jaren steeds meer geprofessionaliseerd. Zo is het personeelsbestand sinds de oprichting verdrievoudigd en is het aantal kernactiviteiten sterk toegenomen. Deze ontwikkelingen, gecombineerd met de gebruikelijke prijsverhogingen, hebben ons doen besluiten om een verhoging van het minimum donatiebedrag door te voeren. Afgaande op uw reacties en onze interne berekeningen, is besloten dit bedrag per 2005 te verhogen tot € 17,50 per jaar. Wanneer u het PNL al met € 17,50 of meer steunt, heeft dit uiteraard geen consequenties voor u. Hoewel, méér mag natuurlijk altijd....

Gezinsabonnement

U kunt nu ook met het gehele gezin donateur worden. Voor € 2,00 extra steunt u met uw hele gezin het PNL, ongeacht het aantal gezinsleden. Op deze manier helpt u mee het draagvlak voor het PNL-gedachtengoed te vergroten en aan te tonen dat het PNL haar taken niet alleen vóór, maar ook namens de samenleving uitvoert. Als u geïnteresseerd bent in dit gezinsdonateurschap, dan kunt u ons dat per mail info@pnl.nl of per telefoon 0320-284234 laten weten.

2004 veiligste vliegjaar sinds WO II

Met 425 dodelijke slachtoffers wereldwijd, is 2004 een extreem veilig vliegjaar gebleken. Als we kijken naar het aantal van 26 ongelukken, dan was alleen 2003 met 25 ongelukken veiliger. Toch lijken de twee begrippen 'luchtvaart' en 'veiligheid' elkaar niet goed te verdragen, afgaande op de aandacht die media en politiek er aan besteden.

Interne en externe veiligheid

Vergeleken met het wegverkeer komt de luchtvaart als zeer veilig uit de bus. Alleen al op de Europese wegen overlijden jaarlijks 41.000 mensen tengevolge van een verkeersongeval, tegen nog geen vijfhonderd slachtoffers bij vliegtuigongevallen, wereldwijd! Een andere aansprekende vergelijking is die met de kans op overlijden tijdens het fietsen. Het risico om als fietser te overlijden is ruim dertig keer zo groot als het overlijdensrisico van een vliegtuigpassagier.

Fietsen gevaarlijker dan vliegen!

Bovengenoemde vergelijkingen hebben betrekking op de interne veiligheid van de verschillende transportvormen. Bij de luchtvaart gaat het dan om de kans om te verongelukken als passagier. Een open en pro-actieve veiligheids-cultuur, moderne middelen en goed getraind personeel, staan borg voor de hoge interne veiligheid van luchtvaart. Naast interne veiligheid hanteert de overheid nog een andere maat, externe veiligheid. Deze wordt gedefinieerd als de kans om op de grond te overlijden of geraakt te worden door een neerstortend vliegtuig. Of een vliegtuig wel of niet neerstort, is natuurlijk een direct gevolg van de interne veiligheid. Omdat die, zoals de statistieken aangeven, zeer hoog is, vormt dientengevolge ook de externe veiligheid geen enkele reden tot paniek. De kans op een ongeval is natuurlijk nooit nul, maar het langdurige jaarlijkse gemiddelde van minder dan vijf externe slachtoffers in de hele westerse wereld, zou ons geen zorgen moeten baren. De 38 slachtoffers van de Bijlmerramp zijn in dit gemiddelde meegenomen.

Onderzoek

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft onlangs de resultaten van haar onderzoek naar de ontwikkeling van groepsrisico naar buiten gebracht. Het instituut onderzocht de kans dat er door één vliegtuig-

ongeluk een 'groep' slachtoffers valt onder omwonenden in een gebied van 56 bij 56 kilometer rond Schiphol. De uitkomst van het onderzoek vertelt ons dat het groepsrisico in 2005 is verdubbeld ten opzichte van 1990, maar dat dit risiconiveau voor de periode tot 2010 nauwelijks zal toenemen. Tevens is gebleken dat het risico geografisch gezien sterk geconcentreerd is. Op de meeste plaatsen is het groepsrisico verwaarloosbaar. Betekent de verdubbeling van het groepsrisico dat

vliegen de afgelopen jaren twee keer zo gevaarlijk is geworden? Een krantenkop als: "Kans ramp op Schiphol verdubbeld" doet vermoeden dat dit het geval is. Het antwoord is echter een overduidelijk 'nee'. Het RIVM-onderzoek gaat over de ontwikkeling van het groepsrisico in de periode 1990 tot 2010, en doet geen uitspraken over de interne of externe veiligheid van luchtvaart. Overigens

Vrijwillige activiteit

Vliegen	12 per 10 miljoen deelnemers
Lopen	185 per 10 miljoen deelnemers
Fietsen	385 per 10 miljoen deelnemers
Auto rijden	1.750 per 10 miljoen deelnemers
Bromfiets rijden	2.000 per 10 miljoen deelnemers
Motor rijden	10.000 per 10 miljoen deelnemers

Onvrijwillige activiteit

Getroffen door neerstortend vliegtuig	1 per 10 miljoen inwoners
Verdrinking door dijkdoorbraak	1 per 10 miljoen inwoners
Bijensteek	2 per 10 miljoen inwoners
Door bliksem getroffen	5 per 10 miljoen inwoners
Overreden worden in het verkeer	370 per 10 miljoen inwoners
Griep	2.000 per 10 miljoen inwoners

Bron: Normering en Risico in Wetenschappelijk Perspectief (Amsterdam, 1999)

zegt 'groepsrisico' (een vertaling van societal risk) iets over de impact van een ramp op de samenleving en niets over het risico per individu. Na 1990 zijn er in een stevig tempo bedrijfspanden en woningen rondom de luchthaven neergezet en dat noemt het RIVM de voornaamste reden voor de toegenomen

Snelle veranderingen

Rustig is het nooit geweest in de luchtvaartsector, maar de afgelopen jaren is de sector wel aan relatief veel veranderingen onderhevig. Deze winter is dat in ons land duidelijk zichtbaar met het faillissement van Dutchbird en de financiële problemen van Air Exel. In de voorgaande jaren gingen in het buitenland al maatschappijen als Swissair en Sabena ter ziele. Daarnaast zagen we in het afgelopen decennium ook positieve dingen in Europa gebeuren, zoals de liberalisering van de Europese luchtvaartmarkt en de opkomst van de prijsvechters, naar het voorbeeld van de Amerikaanse 'low-cost'-maatschappij Southwest Airlines. (...lees verder op pagina 2)

kans op een groot aantal slachtoffers. Daarnaast zijn in het onderzochte gebied het personeelsaantal per bedrijf en het leerlingenaantal per school toegenomen. Het moge duidelijk zijn dat een ongeluk in een dunbevolkt gebied minder slachtoffers zal eisen dan wanneer die ramp plaatsvindt op een plek waar zich duizenden mensen bevinden.

Uiteraard wil iedereen het risico op overlijden als gevolg van een ongeval zo veel mogelijk verkleinen. Maar laten we even pas op de plaats maken en kijken hoe het werkelijk gesteld is met de

risico's. Als we het vliegen vergelijken met andere activiteiten, dan blijkt dat het aantal slachtoffers niet alleen in absolute zin, maar ook in relatieve zin bijzonder laag is.

Modellen

De externe veiligheid van luchtvaart in Nederland wordt vastgesteld op basis van modellen. Het grote aantal aannames alsmede het beperkte aantal ongevallen waarop deze

modellen noodgedwongen gebaseerd zijn, zijn van grote invloed op de betrouwbaarheid van de modellen. Daarbij is de kans dat iemand op de grond overlijdt door een vliegtuigongeval zó klein, dat goed bedoelde risicobeperkende maatregelen, juist een groter risico voor de burger opleveren.

(...lees verder op pagina 2)

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de stichting Platform Nederlandse Luchtvaart.

Samenstelling:	Adres:	Telefoon 0320-284234
Benno Baksteen • Jan Cocheret	PNL	Fax 0320-288125
Joyce Fekkes • Simone Jansen	Schiphol 1928-gebouw	E-mail: info@pnl.nl
Willem Schmid	Pelikaanweg 50	Internet: www.pnl.nl
	8218 PG Luchthaven Lelystad	

Vormgeving, lay-out & productie:	ISSN: 1569 - 917X
Myosotis Reclame Studio BV, Baarn	Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

Het PNL is een onafhankelijke stichting en wordt ondersteund door ruim 4000 donateurs en sponsors.

Het PNL bestuur: Benno Baksteen, voorzitter • Jan Cocheret, vice-voorzitter
Frans de Bruijn, penningmeester • Arno van der Holst, secretaris • Hans Bakker • Paul Nouwen • Tjerk Westerterp

(...vervolg van pagina 1)

2004 veiligste vliegjaar sinds WO II

Wanneer mensen door bouw- en woonverboden gedwongen worden om verder van hun werk te wonen, nemen ze vaker deel aan het wegverkeer, wat in de praktijk juist weer meer risico oplevert. Waarom dan toch die volharding in het produceren van dit soort modellen? Rampen als Enschede, Volendam en de Bijlmer hebben grote indruk gemaakt op onze samenleving. Zij staan aan de basis van het voornemen van de overheid om

risico's te beperken en het veiligheidsgevoel bij de burgers te vergroten. De vraag is alleen of het ontwikkelen en 'verfijnen' van veiligheidsmodellen voor een risicoarme activiteit als luchtvaart, niet enkel de schijn wekt dat de veiligheid vergroot wordt. Een kans van bijna nul blijft een kans van bijna nul. En ondertussen leidt de Nederlandse burger een nog net zo (on)veilig leven als voorheen.

Snelle veranderingen

Het faillissement van Dutchbird en de grote problemen bij Air Exel roepen bij menigeen veel vragen op. Iedere situatie is natuurlijk anders, maar in zijn algemeenheid kunnen we stellen dat de omzetten van luchtvaartmaatschappijen enorm hoog zijn, terwijl de marges minimaal zijn. Als het dan tegen zit, gaat het gelijk om grote bedragen en wordt het voortbestaan direct bedreigd. Op dit moment staan wereldwijd veel gevestigde maatschappijen onder druk door de sterke opkomst van de low-cost maatschappijen en de veranderingen in het boekingsgedrag van de passagiers. Het is onder de huidige omstandigheden voor geen enkele luchtvaartmaatschappij gemakkelijk om het hoofd boven water te houden. Wel is duidelijk, dat het nu van levensbelang is om de juiste strategische keuzes te maken.

Spreiding luchtverkeer

Veel ontwikkelingen in de luchtvaartsector vinden eerst plaats in de Verenigde Staten, waarna ze 'overwaaien' naar Europa. Zo is de binnenlandse luchtvaartmarkt in de VS reeds in 1978 geliberaliseerd. Dit leidde tot de opkomst van hub-and-spoke netwerken, die we in Europa inmiddels ook hebben. Uiteraard ontwikkelt de Europese luchtvaartsector zich na de liberalisering niet precies zo als de Amerikaanse. Er zijn op geografisch, politiek en economisch gebied duidelijke verschillen tussen de beide markten die dat in de weg staan. Het onderzoek 'Airline network development in Europe and its implications for airport planning' schetst de gevolgen van de liberalisering voor de Europese luchtvaartsector. Burghouwt promoveerde begin februari met het onderzoek aan de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht. Eén van de conclusies van Burghouwt is dat de groei van prijsvechters in de geliberaliseerde Europese luchtvaartmarkt heeft geleid tot een spreiding van het Europese luchtverkeer over kleinere luchthavens.

"De spreidingstendens is begin jaren negentig ingezet door de groei van regionale luchtvaartmaatschappijen. Deze luchtvaartmaatschappijen hebben als gevolg van de liberalisering van de Europese markt steeds meer mogelijkheden gekregen om andere dan de nationale luchthavens zoals Schiphol en Frankfurt te verbinden", aldus de promovendus.

Sterke groei thuisbasis

Volgens Guillaume Burghouwt hebben nationale luchtvaartmaatschappijen hun routenetwerken steeds verder versterkt op de thuisbasis, die zij als overstapluithaven of hub hebben ontwikkeld: "Als onderdeel van de wereldwijde luchtvaartallianties hebben British Airways, Lufthansa, Air France en KLM gezorgd voor een concentratie van het intercontinentale luchtverkeer op de vier grootste luchthavens in Europa: Londen, Frankfurt, Parijs en Schiphol." Opvallend hierbij is, dat het aandeel van de vier grootste luchthavens in de totale stoelcapaciteit is toegenomen van 49% in 1990 tot 57% in 2003. Als laatste concludeert Burghouwt dat de veranderingen in de routenetwerken zich steeds sneller voltrekken. Hij pleit daarom voor flexibiliteit in luchthavenplanning, zodat deze in staat is in te spelen op de snel veranderende marktomstandigheden. Schiphol is hiermee, met een sterk gefaseerd planningsproces en de verscheidenheid van het luchthavenproduct, al op de goede weg: "In het opzicht van flexibele planning moet het planningsproces van Schiphol worden gewaardeerd, gezien de onzekere marktomgeving waarin de luchthaven verkeert na de fusie tussen Air France en KLM."

Wilt u meer lezen over dit onderzoek en andere interessante luchtvaartinfo?

www.pnl.nl

'Kleine' luchtvaart van 'groot' belang

General Aviation (GA) wordt vaak gezien als enkel recreatief en alleen maar weggelegd voor de rijken. Dat is een onjuiste voorstelling van zaken, want slechts een klein deel van de GA, ongeveer acht procent, bestaat uit pleziervluchten. Wat gebeurt er dan nog meer op onze kleine en regionale luchthavens?

GA wordt ook wel 'kleine luchtvaart' genoemd. Deze term slaat echter niet op de omvang van deze bedrijfstak. In Nederland, net als in de rest van de wereld, valt negentig procent van de totale luchtvaart onder GA. Honderden bedrijven op en rond de vliegvelden zijn er bij betrokken.

General Aviation is een belangrijke tak van vervoer, de noodzaak ervan is veel groter dan men vaak denkt. Zo is GA verantwoordelijk voor de basisopleiding van zowel militaire als civiele vliegers. Veel van deze vliegers doen in zweefvliegtuigen en in kleine toestellen de eerste ervaringen als piloot op. GA wordt daarom ook wel de kweekvijver van de grote luchtvaart genoemd. GA is ook verantwoordelijk voor ambulance- en reddingsvluchten, milieucorolles, gewasbescherming, politievluchten, wetenschappelijk onderzoek, luchtverkenning en vluchten voor de off-shore industrie. Voorbeelden van commerciële activiteiten binnen GA zijn zakelijk vervoer, les- en oefenvluchten, reclamevluchten, ballonvaarten, zweefvluchten, rondvluchten en vluchten voor lucht fotografie en lucht reclame.

Genieten van luchtvaart

Dat GA puur recreatief zou zijn, is dus een misvatting. De recreatieve functie van GA mag evenwel niet onderschat worden. Per jaar genieten zo'n 1,2 miljoen niet-vliegende Nederlanders op en rond de kleine vliegvelden van parachutisten, luchtballonnen, zweefvliegtuigen, airshows en andere luchtvaartactiviteiten. De 'kleine' luchtvaart is dus van 'groot' belang!

Om te voorkomen dat genoemde activiteiten door -onder andere- verregaande regelgeving onbetaalbaar worden, waardoor GA in haar voortbestaan bedreigd wordt, coördineert het PNL het overleg tussen de diverse GA organisaties en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De hiertoe opgerichte Stuurgroep General Aviation heeft zich ten doel gesteld oplossingen te vinden voor door GA gesignaleerde knelpunten. Deze samenwerking tussen PNL, KNVvL, AOPA, DHA, NVAV, ADA, DGL en IVW heeft reeds positieve resultaten opgeleverd op het gebied van de inhoud en de tarieven van de inspecties door IVW, kwaliteitsverbetering van de opleidingen en deregulering. Informatie hierover kunt u vinden in de nieuwsbrief Stuurgroep General Aviation, onder het kopje 'publicaties' op onze website.

Hoe zit dat nou precies?

In al onze nieuwsbrieven proberen we een aantal vaak gebruikte, maar niet altijd even heldere zaken uit de luchtvaartwereld te verduidelijken. Ook in deze nieuwsbrief hopen wij u enig licht in de luchtvaartduisternis te geven.

Wat is het verschil tussen de nieuwste Boeing en de nieuwste Airbus?
Airbus heeft vorige maand haar grote trots gepresenteerd: de A380. Het tot nog toe grootste verkeersvliegtuig dat ooit gebouwd is zal minimaal 555 passagiers kunnen vervoeren. Het weegt bij de start 560.000 kilo en zal met name tussen grote hubs dienst doen. Ondanks haar reusachtige voorkomen zal het nieuwe vliegtuig zuiniger zijn dan de huidige vliegtuigen. In autotermen zal het vliegtuig 1 op 34 gaan 'lopen'. Tevens zal de geluidsproductie volgens Airbus slechts de helft bedragen van het aantal decibellen dat een B 747-400 produceert. Deze verbeteringen worden mogelijk gemaakt door een ander aëro-dynamisch ontwerp en nieuwe motoren. De A380 is zo groot dat ze niet op elke luchthaven terecht kan. Schiphol is echter volledig in staat om de A380 te ontvangen. Alleen zal er in en aan de terminal (passagiersbruggen en wachtruimten) nog wat kleine aanpassingen verricht moeten worden. Dit zal gebeuren als het toestel ook daadwerkelijk regelmatig naar Schiphol komt.

Boeing mikt met de ontwikkeling van de B787 Dreamliner op de maatschappijen die veel met middelgrote vliegtuigen vliegen. De naam 'Dreamliner' is gekozen door luchtvaartpassagiers en luchtvaarthousten. De naam sluit aan bij de doelstelling om met de B787 tegemoet te komen aan de wensen van de passagier. Zo zal het vliegtuig grotere ramen krijgen dan tot nu toe gebruikelijk is en een verbeterde airconditioning. Daarnaast wordt de Dreamliner twintig procent zuiniger dan de huidige toestellen. Een lager brandstofverbruik maakt een vliegtuig economisch aantrekkelijk, omdat er dan meer betalende lading kan worden meegenomen. Daarbij geeft een lager verbruik natuurlijk ook minder uitstoot en vervuiling.

Betaling donatie 2005
Donateurs die hun donatie middels een acceptgiro betalen ontvangen in maart / april een acceptgiro om dit te kunnen doen. Donateurs die toestemming hebben gegeven voor een automatische incasso van hun donatie, verzoeken wij om er rekening mee te houden, dat hun donatie in maart / april van de rekening wordt afgeschreven.

P N L - p a s p o o r t



Naam Simone Jansen
Burgerlijke staat Gehuwd, twee kinderen
Functie Medewerker communicatie
In dienst sinds Januari 1999
Opleiding Culturele Studies, publicistische variant, aan de Universiteit van Amsterdam
Hobby's Lezen, reizen en vliegtuigen kijken

Wat vind je leuk aan dit werk?
Dat ik mij met allerlei facetten van communicatie kan bezighouden waarbij luchtvaart het centrale thema is. Daarnaast vind ik de actualiteit van het werk erg leuk. We volgen de ontwikkelingen in de media en in de politiek op de voet en spelen daar zo veel mogelijk op in. Het PNL is een bijzondere organisatie met een klein team van gemotiveerde en enthousiaste mensen, waarin ieders kwaliteiten goed uit de verf komen.
Link met de luchtvaart
Ik kom uit een echt luchtvaartgezin en heb tijdens mijn studie gevlogen als zomerstewardess bij Martinair.
Verwachtingen luchtvaart
Luchtvaart heeft een belangrijke plaats in onze samenleving en dat zal zeker zo blijven. Er zal ongetwijfeld wel het één en ander veranderen, want de luchtvaartsector is altijd in beweging. Zo wordt al geruime tijd hard gewerkt aan de vorming van één Europees luchtvaartland, waarbij de Europese landen qua verkeersleiding verregaand gaan samenwerken. Dat zal nodig zijn om de verwachte groei in de luchtvaart te kunnen opvangen.

Quotes

Het milieu

Dr. Patrick Moore
Mede-oprichter van Greenpeace
Patrick Moore vertrok in 1986 bij Greenpeace en 'heeft het helemaal gehad met die organisatie'. "Echte duurzaamheid, het compromis tussen mens en milieu, wordt door de milieubeweging juist belemmerd. Ze zijn tegen viskweek, bosbouw en landbouw. Dat zijn nu net die drie sectoren waar de mensheid al eeuwenlang in staat is om op een duurzame, fatsoenlijke manier met de aarde om te gaan." Moore heeft Greenpeace altijd beschouwd als een soort schoonmaakploeg: "Mensen die de handen uit de mouwen wilden steken op het moment dat er iets moest gebeuren. Toen de milieuvervuiling uit de jaren zestig en zeventig was opgeruimd, hief de milieubeweging zich echter niet op maar verzor andere thema's. Dat was slim. Ze hebben nu banen voor het leven. Ze kiezen bovendien strijdpunten die ze nooit kunnen winnen. Op die manier kunnen ze eeuwig campagne voeren. Zo bereiken ze duurzaamheid voor hun eigen campagnes."
Uit: Elsevier

Wijnand Duyvendak
Tweede Kamerlid GroenLinks
GroenLinks stelde eind vorig jaar dat het 'milieuministerie', dat is ondergebracht bij het ministerie van VROM, maar beter afgeschafte kan worden. "Alle bewindslieden voelden zich eenzaam in het kabinet; allemaal vertellen ze over bakzeil halen tegenover hun collega-ministers; allemaal moesten ze de economie (tijdelijk) voor laten gaan en allemaal schoven ze oplossingen door naar een volgend kabinet."
Uit: het Noord-Hollands Dagblad

Paul de Krom
Tweede Kamerlid VVD
"Groen realisme", noemt Kamerlid De Krom het liberale milieugeluid. "Optimisme en pragmatisme zijn de kernwoorden. Daarmee staan we tegenover het moralisme, het pessimisme, de regeldrift en de bemoeizucht van de SP en GroenLinks, de geldsmijterij van de PvdA en het dromenland van D66." Als een boekhouder zal hij erop letten dat het geld goed wordt besteed. Economie blijft daarbij het toverwoord. "Aan werkloos achter het raam naar wat groen zitten kijken heeft niemand iets."
Uit: de Volkskrant

Drs. Pieter van Geel
Staatssecretaris van Milieu
Van Geel ergert zich aan het imago dat dit kabinet weinig op heeft met het milieu. "Er is een zekere vooringenomenheid. Mensen denken dat een kabinet met deze signatuur en een staatssecretaris in plaats van een minister van Milieu niet goed kan gaan. Daar komt bij dat de milieubeweging soms pure leugens verkondigt. Dat stoort me, want dat beïnvloedt het beeld dat de burger heeft van het milieubeleid."
Uit: de Volkskrant