



## Doorstart Vliegbasis Twente?

**Het kabinet heeft als gevolg van bezuinigingsmaatregelen besloten om het militaire gedeelte van de luchthaven Twente per 1 januari 2007 te sluiten. Voor Enschede Airport Twente (EAT), de civiele medegebruiker van de luchthaven, betekent dit dat zij in de toekomst de kosten van onder andere luchtverkeersleiding en brandweer volledig voor eigen rekening zal moeten nemen. Deze faciliteiten worden nu nog met Defensie gedeeld.**

De gemeente Enschede wil graag dat de luchthaven openblijft, ondermeer vanwege de gunstige effecten van de luchthaven op het bedrijfsleven in de regio. Daarom heeft zij een project opgestart, waarbij de mogelijkheid wordt bekeken om de luchthaven als burgerluchthaven voor zowel charters, low-cost-carriers als General Aviation open te houden. De Enschedese gemeenteraad trekt bijna een half miljoen euro uit voor het zogenoemde project 'Herontwikkeling vliegbasis Twente en omgeving'.

Het PNL is gevraagd om mee te denken over de verschillende alternatieven voor de vliegveldinrichting. Uiterlijk medio september 2005 wordt een besluit genomen over een eventuele doorstart als volledige luchthaven. Blijkt een doorstart haalbaar, dan is het aan het bedrijfsleven om dit te verwezenlijken. Eén van de onderdelen van het project is te komen tot een inrichtingsplan voor het vliegveld.

Voor meer informatie verwijzen wij u naar [www.luchthaventwente.nl](http://www.luchthaventwente.nl).



## Evaluatie Schipholbeleid

**In 2003 werd de Polderbaan geopend waarmee een verdere groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol mogelijk werd. Voor de één een logische zaak, voor de ander een reden om de barricades op te gaan. Evaluatie van het bijbehorende nieuwe Schipholbeleid moet in februari 2006 antwoord geven op de vraag of het beleid voldoet en of de Polderbaan daadwerkelijk de milieubaan is die zij beloofde te zijn.**

### Motie-Baarda

Groei van het vliegverkeer op Schiphol is in de jaren voorafgaand aan de opening van de Polderbaan niet zonder slag of stoot gegaan. Het Schipholbeleid is vastgelegd in de Wet Luchtvaart. In deze wet staat als belangrijke voorwaarde dat groei is toegestaan, mits er –ten opzichte van de situatie in 1990 toen milieu- en veiligheidsnormen werden vastgelegd– op het gebied van externe veiligheid, luchtkwaliteit en geur gezorgd wordt voor een gelijkwaardige bescherming van de omwonenden. Tegelijkertijd moet de geluidsbelasting zelfs fors verminderen. De haalbaarheid van deze dubbeldoelstelling, meer vliegbewegingen én minder overlast, wordt door velen betwijfeld. En of de nieuwe regelgeving überhaupt efficiënt werkt, staat ook niet voor iedereen vast. Ondanks vele bezwaren is de nieuwe wet aangenomen onder de toezegging, dat er na drie jaar een evaluatie zal plaatsvinden. Deze toezegging is vooral een gevolg van de motie-Baarda, waarin de toetsing van de beoogde gelijkwaardigheid verankerd ligt.

Verder kent de evaluatie nog twee onderdelen: beoordeling van de effectiviteit van het beleid en het in kaart brengen van mogelijke verbeteringen daarvan.

### Verbetervoorstellen

Ten behoeve van de evaluatie kon iedereen tot 1 juli jl. zijn mening geven en ideeën inbrengen.



Naast de luchtvaartsector, de raad voor Verkeer & Waterstaat en CROS, hebben burgers, bewonersplatforms,

belangenorganisaties en gemeenten elk een voorstel bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediend. De ongeveer 600 voorstellen voor verbetering lopen sterk uiteen. Van een totale groeistop tot meer groeiruimte voor Schiphol en van het verleggen van vliegroutes tot compensatie voor de overlast. Een rode draad in de voorstellen is de wens om veranderingen te testen alvorens ze definitief in wetgeving in te bedden. Na beoordeling van de voorstellen zal in februari 2006 een eindrapport naar de Eerste en Tweede Kamer gestuurd worden. Eventuele wetswijzigingen worden op z'n vroegst eind 2007 verwacht. Staatssecretaris Schultz heeft al aangegeven dat de luchtvaart zou moeten kunnen blijven groeien, omdat dat goed is voor de werkgelegenheid en de mobiliteit. De milieugrenzen zullen echter de marges waarbinnen die groei mogelijk is blijven bepalen, vandaar dat Schultz hoopt dat er voorstellen bij zitten die tot wezenlijke verbetering leiden.

### Fundering in de Regio

Het PNL heeft enige jaren geleden de leerstoel 'Toegepaste Psychologie van Geluidhinder' ingesteld. Prof. Dr. Pieter Jan Stallen, die deze leerstoel leidt, heeft als verbetervoorstel van het beleid ten aanzien van de geluidproblematiek zijn rapport "Fundering in de Regio" ingezonden. Dit en alle andere verbetervoorstellen kunt u inzien op de website [www.evaluatieschiphol.nl](http://www.evaluatieschiphol.nl). Wij houden u op de hoogte van verdere ontwikkelingen aangaande de evaluatie.



De wetenschap dat geluidsbelasting niet hetzelfde is als geluidshinder is inmiddels bijna gemeengoed geworden. Het feit dat de ene persoon een bepaald geluid storend vindt, terwijl een ander er geen hinder van ondervindt, wordt steeds belangrijker in de discussies over de aanpak van geluidshinder. Dit opent de deur voor individuele en op maat gesneden maatregelen in het bestrijden van hinder, waarbij het beperken van de geluidsbelasting, de decibellen, uiteraard wel van belang blijft.



www.schiphol.nl/nomosonline

# Geluidshinder en informatievoorziening

## NOMOS

Eén van de maatregelen ter bestrijding van geluidshinder is het beschikbaar stellen van uitgebreide actuele informatie over zaken als het aantal vliegbewegingen, baangebruik en de vliegroutes (Stallen, 2003). Sinds 28 juni is dergelijke informatie online beschikbaar. Gegevens van NOMOS, het geluidmetingsysteem van Schiphol, zijn nu op internet te zien, wat met name voor omwonenden van Schiphol waardevol is.

NOMOS staat voor het Noise Monitoring System dat sinds 1994 door Schiphol gebruikt wordt. Het systeem bestaat uit tweeëntwintig geluidmeetposten in diverse woongebieden rondom de luchthaven. De posten bestaan uit een mast van zes tot tien meter hoog met daarop een microfoon, die voortdurend het geluid in de omgeving meet. Aan de meetpost is apparatuur verbonden die de gegevens analyseert en naar de centrale computer verstuurt, waarna de resultaten op de website van Schiphol geplaatst worden.

## Openheid

Dat de informatie van NOMOS nu voor iedereen toegankelijk is, heeft alles te maken met het verbeteren van de informatievoorziening richting omwonenden. Als onderdeel van een heldere communicatie, is dit één van de elementen die kunnen bijdragen aan een goede verstandhouding tussen sector en omwonenden. Op dit moment heerst er nog veel wantrouwen tussen de partijen en dat komt het terugdringen van geluidshinder bepaald niet ten goede.

Ook de gemeente Haarlemmermeer onderstreept in haar bijdrage aan de evaluatie van het Schipholbeleid het belang van goede communicatie. In haar verbetervoorstel, gemaakt met medewerking van omwonenden, pleit de gemeente voor 'een eerlijke en zorgvuldige communicatie over de lusten en lasten die de aanwezigheid van de luchthaven voor de omgeving met zich meebrengt'.

Daarnaast 'moet de informatievoorziening structureel beter worden georganiseerd. Dat is een gezamenlijke opgave voor gemeenten, provincie, sector en Rijk'. Het PNL onderschrijft deze opstelling en hoopt dan ook dat deze wordt meegenomen in de eindrapportage van de evaluatie Schipholbeleid, die begin volgend jaar verwacht wordt.



Onderzoek van Prof. Dr. Pieter Jan Stallen wijst uit dat de ene gehinderde de ander niet is en dat er niet zoiets bestaat als de ultieme oplossing.

## Castricum vs Amstelveen

Sinds de opening van de Polderbaan wordt meer over dunbevolkt gebied gevlogen, waardoor dichtbevolkte gebieden rondom Schiphol ontlast worden. Amstelveen is een voorbeeld van een gemeente waar de geluidsbelasting is afgenomen. In Castricum worden de bewoners daarentegen voor het eerst blootgesteld aan het geluid van overvliegende toestellen. Stallen heeft in vergelijkbare wijken in beide plaatsen onderzoek gedaan naar voorkeuren op het gebied van maatregelen tegen geluidshinder. Voor alle duidelijkheid, de geluidsbelasting is momenteel in beide plaatsen gelijk.

## Verminder de hinder, maar hoe?

De resultaten van het onderzoek zijn opmerkelijk. Onverwacht geven bewoners van beide plaatsen de voorkeur aan zogenaamde 'end of pipe' oplossingen, zoals isolatiesubsidie of decibelkorting. Een belangrijke voorspelling kwam echter ook uit: In Castricum, waar geluidsoverlast door vliegtuigen een nieuw fenomeen is, hecht men meer waarde aan het meebeslissen over hoe en waar er gevlogen wordt. In Amstelveen daarentegen, waar in het verleden sprake was van een hogere geluidsbelasting, ligt de nadruk meer op handhaving en financiële schadeloosstelling. Meer dan in Castricum geeft men hier de voorkeur aan actuele informatie en isolatiemogelijkheden.

## Geluidsbelasting ≠ geluidshinder

De onderzoeksresultaten zijn belangrijk voor de politieke discussie over geluidshinder. Dat geluidsbelasting niet gelijk staat aan geluidshinder heeft het PNL al vaak benadrukt. Dat op maat gesneden maatregelen effectiever zullen blijken dan standaard maatregelen, wordt door dit onderzoek aangetoond. Binnen enkele weken zal het onderzoek worden gepubliceerd, waarna het op de PNL-website te lezen zal zijn.

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

# 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.

## Schiphol

### Waar komt de naam Schiphol vandaan?

Luchthaven Schiphol ligt op de plek van het vroegere Haarlemmermeer dat in 1852 werd drooggelegd, waarna de Haarlemmermeerpolder ontstond. Er bestaan meerdere theorieën over de oorsprong van de naam, maar twee zijn historisch gezien het meest plausibel. De eerste theorie luidt dat de naam Schiphol is afgeleid van 'scheepshaal', een sloot waarin schepen van het ene meer naar het andere meer werden gesleept. De tweede theorie is dat de naam afgeleid is van 'scip hol', een laaggelegen stuk land (hol, zoals in Holland) waar hout vanaf werd gehaald voor het bouwen van schepen. (Bron: Schiphol Group)

### Kaagbaan of baan 06/24?

In de luchtvaart worden start- en landingsbanen aangeduid met cijfercombinaties. De cijfers komen overeen met de 360 graden van de windroos, waarbij men de laatste nul weglaat. 190 Graden wordt dus 19 en 360 graden 36. Zo heet de Schiphol-Oostbaan officieel 04/22, wat betekent dat de ligging overeenkomt met de windrichting 040/220 graden.

Bij parallelle banen wordt een letter toegevoegd. R voor right, C voor center en L voor left. De baanaanduidingen geven de vlieger dus een goede indicatie van de ligging van de baan. Schiphol heeft haar zes start- en landingsbanen daarnaast ook gewone namen gegeven. Zo is baan 06/24 ook bekend als de Kaagbaan, 09/27 als de Buitenveldertbaan, 04/22 als de Schiphol-Oostbaan en de drie parallelle banen 18L/36R, 18C/36C en 18R/36L als de Aalsmeer-, Zwanenburg- en Polderbaan.



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

### Herman van der Werf



#### Naam

Herman van der Werf

#### Burgerlijke staat

Samenwonend

#### Functie

Projectleider

#### In dienst sinds

1 april 2005

#### Opleiding

Nederlands Recht aan de Universiteit van Groningen

#### Hobby's

Wielrennen en lezen

#### Wat vind je leuk aan dit werk?

Het PNL heeft veel contacten in de luchtvaart en politiek. Het is fascinerend om te zien dat je met een paar mensen toch veel kunt bereiken. Daarnaast is het afwisselend werk dat elke dag in het teken staat van de luchtvaart. Soms beleidsmatig, soms politiek en vaak ook heel praktisch omdat je alles zelf moet doen. Heel anders dan bij het grote Randstad, waar ik hiervoor heb gewerkt.

#### Link met de luchtvaart

Ik heb in 1992 op de KLM Luchtvaartschool gezeten en tot 1999 als privé-vlieger regelmatig in de lucht gezeten. Nu ik weer dagelijks met de luchtvaart bezig ben is de verleiding groot om het actieve vliegen weer op te pakken.

#### Verwachtingen luchtvaart

Vliegen wordt voor steeds meer mensen bereikbaar. Ik verwacht dat de luchtvaart door goedkopere tickets én door de groei van de economie zal blijven uitbreiden. Ik zie wel een aantal bedreigingen, zoals toenemende beperkingen aan geluidsproductie en een tekort aan capaciteit bij luchthavens en luchtwegen. Oplossingen hiervoor duren te lang omdat zoveel partijen zich ermee bemoeien.

## Quotes

### Accijns en BTW

In februari van dit jaar kwam de Duitse minister van Financiën Eichel met het voorstel om een heffing op kerosine in te stellen en met de opbrengsten hiervan ontwikkelingshulp te financieren.

#### Gerrit Zalm

##### Minister van Financiën

Zalm wijst erop dat Nederland al bovengemiddeld hulp verstrekt. Hij wil de opbrengst via lagere belastingen elders teruggeven aan de burger. "Voor mij spelen meer de milieu-overwegingen en de eerlijke verdeling van lasten", aldus de minister.

Uit: de Telegraaf

#### Giovanni Bisignani

##### IATA-topman

"Het voorstel om de luchtvaart te belasten met een toeslag of een vrijwillige contributie is een nieuw voorbeeld waaruit blijkt dat Europese leiders prestatiegerichtheid in de luchtvaart opofferen in het belang van politieke agenda's."

Van: [www.luchtvaartnieuws.nl](http://www.luchtvaartnieuws.nl)

#### Joachim Hunold

##### Algemeen directeur Air Berlin

"De luchtvaart is de enige Duitse vervoerstaak die haar eigen infrastructuur volledig zelf financiert. De kerosinebelasting zou, zelfs als zij in de hele EU zou worden ingevoerd, tot enorme vertekeningen in de internationale concurrentie en tot het verlies van 55.000 arbeidsplaatsen in Europa leiden."

Uit: Persbericht van Air Berlin

#### Jeanine Hennis-Plasschaert

##### VVD Eurofractie

"Maar hoe nobel is het voorstel van Eichel? Afgesproken is dat de lidstaten 0,7% van het Bruto Nationaal Product besteden aan ontwikkelingshulp. Een percentage dat slechts door een viertal lidstaten (waaronder Nederland) daadwerkelijk wordt gehaald. Het voorstel van Eichel is de perfecte dekmantel voor het in gebreke blijven van de lidstaten zelf, waaronder Duitsland. De bijdrage voor ontwikkelingshulp afwentelen op de luchtvaartsector is naar mijn mening een onzalig en hypocriet plan."

Uit: VVD Nieuwsbrief

#### Leo van Wijk

##### President-Directeur KLM

Tijdens de presentatie van de jaarcijfers van Air France-KLM in Parijs zei Van Wijk er weinig voor te voelen als 'belastingkantoor' te fungeren voor regeringen "die kennelijk niet op een andere manier hun ontwikkelingshulp op peil kunnen brengen."

Uit: NRC Handelsblad

# Luchtvaart in de samenleving

Alle belangrijke luchtvaartfeiten bij elkaar in een handig boekje. Bestellen? Maak € 5,- over op PNL-bankrekening 41 69 23 356 onder vermelding van LIDS. U krijgt de brochure dan thuis gestuurd. Wilt u meerdere exemplaren, neem dan eerst even contact op met het secretariaat.

## Vliegen met een Cat....

Is het al een belevenis om als een vogel door de lucht te vliegen, de haast fluwelen landing van de Catalina op het kabbelende water is zo mogelijk nóg fantastischer.

Het klinkt als poëzie, toch is 'de Cat' nooit gebouwd voor idyllische vluchtjes en romantiek. Nee, de ontwikkeling van dit amfibische toestel kent een aanmerkelijk minder sprookjesachtige achtergrond. De Consolidated PBY-5A, later door de Engelsen liefkozend 'Catalina' gedoopt, is eind dertiger jaren in Amerika gebouwd ter bescherming van scheepskonvoeien tegen vijandelijke (onderzee)boten en is ondermeer ingezet tijdens WOII. De 78 onder Nederlandse vlag opererende Catalina's, elk uitgerust met twee motoren van 1180 pk, vijf mitrailleurs en 1800 kilo bommen, zijn tijdens deze oorlog hoofdzakelijk in het Verre Oosten als verkenners en bommenwerpers gebruikt. Na de oorlog zijn er vooral reddings- en opsporingsvluchten mee uitgevoerd. Het laatste nog vliegende exemplaar op Europees vasteland, de PH-PBY, is begin dit jaar op vliegveld Lelystad neergestreken. Dat zij ooit nog op eigen kracht van de grond los zou komen, had de Stichting Neptune Association waarschijnlijk niet durven dromen toen zij haar in 1999 onder handen nam. Toch veroverd de totaal gerestaureerde 'Cat' weer regelmatig het luchtruim waarmee weer een stukje luchtvaartgeschiedenis tot leven is gebracht. (www.catalina-pby.nl)



foto: Aviodrome

### De nieuwsbrief digitaal



Wilt u de PNL-nieuwsbrief digitaal ontvangen? Dat kan. Als u aan ons uw email-adres doorgeeft, zorgen wij dat de nieuwsbrief vanaf het volgende nummer niet meer op de deurmat, maar in uw inbox op de computer valt.

## Zwartboek Opleiding Verkeersvliegers

De afgelopen jaren hebben de vliegscholen een flink aantal beroepsvliegers afgeleverd die niet of met grote vertraging een baan konden vinden. Het is algemeen bekend dat een vliegopleiding niet goedkoop is. Minder bekend is, dat de aspirant verkeersvliegers vaak ook nog eens tienduizenden euro's aan een luchtvaartmaatschappij kwijt zijn voor hun typeopleiding. Dat leidt bij beginnende

piloten regelmatig tot extreem hoge financiële consequenties. Verder is er nogal wat onduidelijkheid over de onderwijsstatus van de vliegopleidingen. Om deze en andere onduidelijkheden goed in kaart te brengen en mogelijke oplossingen aan te dragen is het PNL bezig met het samenstellen van een 'zwartboek luchtvaartopleidingen'. Het zwartboek zal dit najaar worden gepresenteerd.

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

#### Samenstelling:

Benno Baksteen • Jan Cocheret  
Joyce Fekkes • Maud Gosink  
Simone Jansen • Herman v/d Werf

#### Adres:

PNL  
Schiphol 1928-gebouw  
Pelikaanweg 50  
8218 PG Luchthaven Lelystad

Telefoon 0320-284234

Fax 0320-288125

E-mail: info@pnl.nl

Internet: www.pnl.nl

#### Vormgeving, lay-out

#### & productie:

Myosotis Reclame Studio BV, Baarn

ISSN: 1569 - 917X

Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

In deze nieuwsbrief kunnen we natuurlijk maar een beperkt aantal onderwerpen aansnijden. Als u meer over het PNL, onze activiteiten en publicaties wilt lezen, verwijzen wij u graag naar onze website

# www.pnl.nl

Dagelijks actueel luchtvaartnieuws!

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