



Op de goede weg!

De laatste tijd neemt de hetze tegen de luchtvaart groteske vormen aan. Toegegeven, de rekenfout, alsmede het communicatiebeleid van Schiphol verdienen niet de schoonheidsprijs. Maar de luchtvaartdiscussie waaraan momenteel iedereen die meent te weten hoe het woord 'vliegtuig' gespeld wordt aan deelneemt, is allesbehalve constructief.

Het PNL was dan ook aangenaam verrast toen de directeur van Schiphol, Gerlach Cerfontaine, het plan lanceerde om huizen van gehinderde omwonenden op te kopen, om deze vervolgens te verkopen aan mensen die er geen probleem mee hebben in de buurt van de luchthaven te wonen.



Waarom heeft dit plan wel een kans van slagen, in tegenstelling tot de huidige aanpak van de geluidshinderproblematiek? Het huidige beleid gaat uit van decibels. Uitgangspunt is dat geluidsbelasting gelijk staat aan geluidshinder. Als je hier van uitgaat, ligt een collectieve aanpak inderdaad voor de hand. Echter, geluidsbeleving is puur individueel en heeft met meer factoren te maken dan alleen de decibels waar iemand aan wordt blootgesteld. Ook factoren als machteloosheid, de mate waarin iemand geïnformeerd is en het belang dat aan de geluidsbron gehecht wordt, spelen mee in de hinderervaring.

Oplossingsgerichte aanpak

Het plan voor het bieden van een verkoop- en verhuisfaciliteit is een goede aanzet tot een oplossingsgerichte aanpak. Het is een onderdeel van het stelsel van maatregelen waar het PNL al jaren, middels de Bijzondere Leerstoel 'Toegepaste Psychologie van Geluidshinder, onderzoek naar doet.

Onderstaand artikel verscheen zaterdag 13 september j.l. in de NRC.

Ondertussen bij de burens

De luchtvaartwereld is een internationale wereld. Als je vanaf een Nederlands vliegveld opstijgt, passeer je binnen een minuut of tien de grens. Ook daar, in het buitenland, staat de luchtvaart regelmatig in het middelpunt van de belangstelling. Vaak niet op een onverdeeld positieve wijze. De problemen en uitdagingen die we in Nederland kennen, zijn overal in de wereld bekende kost. In ons buurland België bestaan nu plannen om een organisatie naar PNL voorbeeld op te richten. Met name de nachtvluchten zijn voor een flink aantal omwonenden van vliegvelden als Oostende, Antwerpen en vooral Brussel en Luik een bron van discussie. Daniel Sterckx is initiatiefnemer in België en heeft contact gezocht met het PNL.

Vice-voorzitter Jan Cocheret heeft enkele verkennende gesprekken gevoerd met de heer Sterckx en ziet zeker toekomst voor een Belgisch Luchtvaartplatform. Naast de vele internationale contacten die het PNL gedurende de afgelopen jaren heeft opgebouwd, wordt een mogelijke samenwerking tussen de nieuwe organisatie bij onze zuiderburen en het PNL als een versterking beschouwd van de mogelijkheden van beide organisaties.

Weg kunnen van Schiphol helpt al

Schiphol wil omwonenden steunen die willen verhuizen om de geluidsoverlast. De wethouder van de gemeente Haarlemmermeer is enthousiast, de hoogleraar geluidshinder had „van een mainport meer verwacht“

Door onze redacteur
ARJEN SCHREUDER

ROTTERDAM, 13 SEPT. Wethouder Milo Schoenmaker van de gemeente Haarlemmermeer heeft goede verwachtingen van de „gedachte“ om omwonenden van Schiphol hulp aan te bieden als zij willen verhuizen vanwege de geluidsoverlast.

„Het is nog te vroeg om te zeggen hoe veel belangstelling hiervoor bestaat“, zegt hij. „Maar er is veel onrust in Zwanesburg. Het vertrouwen bij de mensen is weg, zeker na dat gedoe met die rekenfout van Schiphol. Het aardige van dit plan is dat er nu iets tegenover

wordt gesteld.“

Er moet een „een organisatie worden opgericht die woning opkoopt“, aldus meer die wet wil, maar niet kunnen, door de lage marktwaarde van hun huizen. Deze organisatie koopt de huizen op tegen de getaxeerde waarde, stelt de wethouder, als de marktwaarde daar onder ligt. „Het financiële gat wordt gedicht.“ Vervolgens worden de huizen tegen de marktprijs verkocht aan inwoners die minder laste hebben met de lawaai, Schiphol om te regeling bespreken met de overheid, waarvan de luchthaven financiële steun verwacht. Het vliegveld gaat ervan uit dat het opkopen van woningen zeker enkele miljoenen euro's gaat kosten.

Volgens Schoenmaker zullen er best mensen zijn die belangstelling hebben voor de huizen. „Dat zijn niet alleen mensen die van vliegtuigen houden. Dat zijn mensen die in de buurt van hun familie willen blijven wonen. Regelmatig moeten kinderen uit Zwanesburg vertrekken omdat er geen woning voor hen is.“

Het beleidsvoornemen leunt zwaar op de psychologische theorieën van prof.dr. Pieter Jan Stallen, hoogleraar geluidshinder aan de Leidse Universiteit, die er een door het Platform Nederlandse Luchtvaart ingestelde leerstoel bezet. Deze theorie gaat er van uit,

‘Geef bewoners invloed op vliegplannen’

dat geluidshinder groter is naarmate mensen minder controle over hun situatie hebben.

Wethouder Schoenmaker: „Geef mensen controle over geluidhinder. Geef mensen de vrijheid om ervoor te kiezen weg te gaan.“ Van „deportatie“ zoals omwonenden het plan al hebben omschreven, is geen sprake, zegt de wethouder. „Niemand wordt gedwongen.“ Integendeel, veel mensen zijn gebaat bij het idee dat ze weg kunnen, en

alleen al dat idee reduceert de ervaren hinder.

Hoogleraar Stallen zelf is zowel „bij“ als „teleurgesteld“ dat er nu nog sprake is van een verhuiscamp. Stallen: „Ik ben blij omdat ik die goede idee al jarenlang naar voren heb gebracht. Geluidshinder wordt behalve door decibellen bepaald door de mate waarin iemand invloed kan uitoefenen op de blootstelling daaraan. Wanneer mensen keuzes worden ontzegd, worden ze kwaad. Dat is altijd zo, ongeacht de aard van de hinder. Als hun nu de keuze wordt gelaten om te blijven of te vertrekken, is er al veel gewonnen.“

Tegelijk vindt Stallen de bekendmaking van dit verhuiscamp „een beetje dom“, omdat het voornemen niet is „ingebed“ in een reeks van maatregelen. „Dit is geen strategische bekendmaking. Ik had van een mainport meer verwacht.“

Beter was het geweest, zo zegt Stallen, de plannen eerst met de omgeving grondig door te spreken. „Want hinder is niet alleen pure blootstelling, maar heeft ook een sociale component in de zin

van „niet mijn bloot“, aldus Stallen.

Andere maatregelen moeten zijn dat inwoners ook invloed krijgen op het banenstelsel en vliegplannen, vindt Stallen. „Mensen die meepraten over bijvoorbeeld de spreiding van geluidbelasting, ervaren minder hinder.“

Ook is het zaak dat omwonenden tijdig over de hinder worden geïnformeerd. „Als u in een trein zit die midden in een weiland stil staat en het is verder stil, dan wordt u kwaad. Als een conducteur zegt dat hij de oorzaak niet kent maar dat hij die zal meedelen zodra hij die kent, dan verschaft die informatie u de mogelijkheid om keuzes te maken. Bijvoorbeeld door te bellen en te zeggen dat u wat later komt en dat de kinderen alvast kunnen gaan eten.“

Verantwoordelijk staatssecretaris Schultz van Haegen (Verkeer en Waterstaat) juicht het initiatief van Schiphol toe, maar maakte vrijdags in een reactie duidelijk niet met geld over de brug te komen. Ze vindt dit een verantwoordelijkheids voor de luchthaven zelf, zo liet ze weten.

Geluidshinder, gebed zonder eind?

Door Benno Baksteen, voorzitter PNL

Er zijn, naast het weer, weinig onderwerpen die de gemoederen in Nederland deze zomer zo bezig hebben gehouden als de discussie rondom Schiphol. Directe aanleiding voor de discussie was een rekenfout met betrekking tot het baangebruik van de luchthaven. De rekenfout werd het handvat voor een discussie waarin niemand meer begreep waar het eigenlijk over ging. Zo bleken in de verwarring kamerleden van diverse pluimage opens luchtvaartdeskundigen. Niet gehinderd door enige kennis van zaken, werd geschermd met taxibanen, handhavingpunten, geluidsnormeringen, aan- en uitvliegroutes, decibels en meetpunten. Het is belangrijk te weten dat de discussie afgelopen zomer ging over de onderliggende details van de Wet Luchtvaart. De bemoeienis van kamerleden is in dat verband net zo vreemd als hun bemoeienis met de inrichting van de rotondes in uw woonplaats. Nu de rust een beetje is weergekeerd, wordt het tijd voor beantwoording van de voornaamste vraag. Wat moeten we, en vooral wat willen we nu eigenlijk met Schiphol?



Omdat luchtvaart infrastructuur is, 'doet' luchtvaart op zichzelf niets. Groei (of krimp, zoals recent) is het gevolg van economische activiteiten. Als we economische groei wensen dan is een gezonde voedingsbodem nodig. Die dient voedingsstoffen te bevatten als menskracht, kapitaal, energie en ook infrastructuur. De grote betekenis van een luchthaven voor een regio is dan ook niet de luchthaven zelf, maar de verbindingen die zo'n luchthaven biedt.

Geluidshinder effectiever aanpakken

Kiezen we voor economische groei gekoppeld aan een toekomst voor onze economie als kenniseconomie (en wat zou het anders moeten zijn), dan is het noodzakelijk luchtvaart in Nederland te laten groeien naar behoefte. Zo'n keus maakt tevens de weg vrij om eindelijk een effectieve aanpak te ontwikkelen voor geluidshinder. Omwonenden die hinder ondervinden van vliegtuigen zijn geen aanstellers en ze zijn ook niet gek. Probleem is dat geluidshinder een individuele zaak is en dus niet via collectieve, generieke maatregelen kan worden opgelost. Collectieve vermindering van geluidsdruk blijkt daardoor niet te leiden tot vermindering van individuele hinder. Verder blijkt dat sommige mensen in officieel gehinderd gebied geen hinder ondervinden, terwijl anderzijds mensen buiten officieel gehinderd gebied wel echt hinder ondervinden. Daar bovenop zorgt economische ontwikkeling ook nog eens voor meer bedrijven en dus ook meer mensen rond luchthavens. Ook die mensen moeten ergens wonen. Liefst niet te ver van hun werk. Zo zijn alleen al sinds 1990 in het gebied rond Schiphol 150.000 huizen neergezet, waarin 350.000 mensen wonen, waarvan een aantal ongetwijfeld hinder van luchtvaart ondervindt. Over dwelen met de kraan open gesproken.

Echte oplossingen

Een individuele aanpak met als sleutelbegrippen eigen verantwoordelijkheid van bewoners en gemeenten, de beschikking over betrouwbare informatie, het bieden van keuzemogelijkheden en vooral een overheid op afstand, biedt wél zicht op oplossingen. De huidige complexe regelgeving, de 'bestuurlijke trechter' waarin we zitten, maakt echte oplossingen fundamenteel onmogelijk. Alle reden om uit die trechter te stappen in plaats van ons nog verder klem te werken.

Luchtvaart is openbaar vervoer

Vanaf het begin in 1995 heeft de Tweede Kamer, onze samenleving, in dit dossier de verkeerde keuzes gemaakt. Oorzaak? Gebrek aan inzicht gekoppeld aan ondeugdelijke informatie en onzin, overgoten met een ruime dosis emotie. Kortom, een tweede Brent Spar scenario. Het recept waarmee de oppositie in de Tweede Kamer de ontstane problemen te lijf wil gaan is: meer van hetzelfde beleid. Dat is verrassend. Met dit recept negeer je alle lessen uit het verleden en laat je degenen die hinder ondervinden van Schiphol definitief in de steek. Het kan anders. We moeten niet gelijk in een trechter van regelingen willen springen die niets oplost en waarin alle betrokkenen, dus ook mensen met hinder, steeds meer klem komen te zitten. We moeten een paar stappen terug doen en eerst eens gaan nadenken over wat luchtvaart eigenlijk is en doet.

Fundamentele eerste stap is het beseft dat luchtvaart zich niet in een vrijstaat buiten de samenleving afspeelt. Luchtvaart is een vorm van openbaar vervoer. Een bijzondere vorm, dat wel, want luchtvaart wordt geheel betaald door de gebruikers en is uiterst efficiënt ingericht. Geen miljardeninvestering van de overheid in rails die misschien nimmer rendabel gebruikt gaan worden, geen grote aantallen bussen of wagons die na de spits structureel werkloos staan te wachten op de volgende piek, en een zeer hoge gemiddelde bezettingsgraad. Bovendien worden passagiers vervoerd met snelheden van 900 km/uur bij een gebruik van gemiddeld slechts één liter schone brandstof per passagier per 28 km.

Kortom, luchtvaart is wonderbaarlijk efficiënt, waarbij natuurwetten gekoppeld worden aan marktwerking.

Of onderweg naar een stille toekomst?



Hoe zit **dat** nou precies?

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

Mainport

Waarom is de mainport Schiphol zo belangrijk?

Het grote belang voor Nederland om in Schiphol een mainport te hebben en te houden is niet de overstappende passagier, maar de verbindingen die door de overstappende passagier mogelijk zijn. Een mainport kent naast de vele intercontinentale verbindingen ook een fijnmazig net van verbindingen binnen het eigen continent. Het kunstmatig beperken van een mainport kan rampzalig zijn. Het schrikt de klanten van de luchthaven, de luchtvaartmaatschappijen, af. Zij kunnen vrij gemakkelijk kiezen voor een andere luchthaven en of je ze ooit weer terug ziet, is maar de vraag. Daarmee verliest Schiphol klanten en Nederland verliest haar directe verbindingen met het buitenland. Voor een land, dat als kennis- en handelsnatie met een relatief klein achterland afhankelijk is van contacten met het buitenland, is dat een ramp.

Hoe stil is de gloednieuwe KLM Boeing 777-300ER?

De oude Boeing 747-300 toestellen van de KLM worden met ingang van dit najaar in fases vervangen door tien gloednieuwe 777's, in luchtvaartjargon de Triple 7. Deze nieuwe toestellen, ook uit de fabriek van Boeing, zijn aanmerkelijk stiller en zuiniger dan de 747's. De zogenaamde voetafdruk van de 777, die de geluidsoverlast in de omgeving visualiseert, is veel kleiner dan die van de 747. De voetafdruk van het 65dB geluidsniveau van de 747-300 is 275 km². De 777 heeft een voetafdruk van 44 km². De vermindering van het motorgeluid is onder andere bereikt door in de opening het isolerende materiaal veel verder in de motor door te laten lopen. (bron: Technisch Weekblad)

777

Als u een e-mail adres heeft, zou het PNL dit graag willen ontvangen, zodat we in de toekomst nog beter met u kunnen communiceren.

Als u een nieuw e-mail adres heeft, horen we dit ook graag. U kunt uw e-mail adres doorgeven via info@pnl.nl

OVERZICHT PNL-ACTIVITEITEN

JUNI - SEPTEMBER 2003

PNL en media

De zomermaanden zijn druk en succesvol geweest. De pers heeft het PNL zeer regelmatig gevraagd voor achtergrondinformatie en expertise, wat resulteerde in een groot aantal interviews en geplaatste artikelen. Een greep uit de doos 'mediacontacten': Stand.nl, VPRO radio, RTVNH, Business News Radio, Radio 1 Nieuwsshow, Radio 747AM, NOS Journaal, Twee Vandaag, RTL nieuws, NRC, Trouw, de Volkskrant, Noordhollands Dagblad, Haarlems Dagblad, Nieuwsblad van het Noorden, Vrij Nederland, Telegraaf, Castricummer, Reformatorisch Dagblad, AD, ANP, het Parool en het Rotterdams Dagblad.

PNL en politiek

Ook op het politieke vlak zijn de nodige activiteiten ontplooid. Er is gesproken met onder andere het ministerie van V&W (IVW en DGL) en met de staatssecretarissen van VROM en V&W, de heer van Geel en mevrouw Schultz.

PNL en de toekomst

De ontwikkelingen op het gebied van een overkoepelende luchtvaartorganisatie zijn nog in volle gang. Ook alle belangrijke partijen in de GA hebben zich positief uitgelaten over een dergelijke organisatie.

Per 1 december 2003 heeft het PNL een nieuw nest:

PNL
Schiphol 1928-gebouw
Pelikaanweg 50
8218 PG Vliegveld Lelystad

Ja, u leest het goed, we gaan naar het Schiphol 1928-gebouw in het nieuwe luchtvaartthemapark, dat op dit moment op de luchthaven Lelystad verrijst. Een betere locatie kan het PNL zich niet wensen.

(Zie ook pagina 4)

Quotes

De commotie rond Schiphol...

Bill Meyer

Redacteur Haarlems Dagblad

"Schiphol zou een vrijstaat zijn. Zo'n uitspraak doet het lekker, maar is natuurlijk onzin. De luchthaven is geen doel op zich. De luchtvaart is een grote werkgever en één van de pijlers van onze nationale en regionale economie. Schiphol is bij uitstek het symbool van onze welvaartsstaat. De overlast in onze dichtbevolkte Randstad is de prijs die we al dan niet bereid zijn te betalen. En die keus - voor of tegen - vergt politieke moed, waar het in het verleden bij alle partijen aan ontbrak. En niet durven kiezen, leidt tot kromredeneringen en volksverlakerij. De logische uitkomst van de redenering van Samsom (Lid Tweede Kamer - red.) is sluiting van Schiphol of een sterke inkrimping van het aantal vluchten. Als hij dat wil, moet hij dat zeggen. Samsom blijft echter de illusie wekken dat de wet mensen tegen het uiterst subjectieve fenomeen geluidshinder kan beschermen."

Uit: Haarlems Dagblad

Pieter van Geel

Staatssecretaris VROM

"We moeten accepteren dat er overlast is. Er bestaat niet zoiets als een gratis lunch, zeggen de Amerikanen. Ik zou dat willen parafraseren met: er bestaat niet zoiets als een gratis vliegveld. We moeten niet de illusie hebben dat we in Nederland risicoloos kunnen wonen. En we moeten niet denken dat we ons geld kunnen verdienen in de logistiek zonder dat iemand daar last van heeft. Doel is de overlast te beperken en te verdelen. Dat is in de nieuwe Luchtvaartwet geregeld."

Uit: De Volkskrant

Benno Baksteen

Voorzitter PNL

"Het beleid moet op de schop. We zitten opgescheept met een ontsporing van het democratisch proces. De huidige systematiek komt voort uit een politieke discussie uit de jaren negentig met tegenstanders van de luchtvaart. Onder druk van hun wantrouwen is een uiterst ingewikkeld systeem vastgelegd om te kunnen controleren of de luchtvaartsector niet te veel geluid maakt. De politiek heeft besloten dat Schiphol kan groeien en ook minder hinder moet veroorzaken. Die zaken blijken onverenigbaar. Er is te weinig capaciteit en tegelijkertijd neemt de geluidshinder niet af."

Uit: het NRC Handelsblad

(het volledige artikel is op de PNL site te lezen)

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.



Geluidsbeleid slaat ook door op Texel!

Hoewel de commotie rondom Schiphol in de media alle aandacht krijgt, heeft het geluidsbeleid van de overheid ook op de kleinere Nederlandse vliegvelden ongewenste effecten. Rondom deze velden gelden immers eveneens geluidszone-ringen. Niet onder druk van de omgeving, maar omdat de politiek van mening was dat dit nu eenmaal geregeld moest worden. De meeste luchthavens zijn daar onder druk van de overheid en militante actiegroepen mee akkoord gegaan. De BKL regeling, zoals de norm voor de geluidsbelasting voor de kleine luchtvaart heet, blijkt in de praktijk al een even grote wanvertoning als de Wet Luchtvaart voor de grote luchtvaart.



Donkere wolken boven Texel

Het parachutistencentrum op het mooie Waddeneiland Texel is wereldberoemd en één van de grote toeristische trekkers van het eiland. Texel Airport, de thuisbasis van de para's, is een schoolvoorbeeld van een vliegveld dat uitstekend met haar omgeving omgaat. Er is regelmatig overleg tussen omwonenden en de luchthaven met haar gebruikers. Dat heeft geresulteerd in een vliegveld waar het goed toeven is en waar omwonenden zich niet storen aan de activiteiten op en rond het veld. Texel heeft al tijden geen klachten van omwonenden. Als het aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Luchtvaart (IVW/DL) ligt, is dit binnenkort afgelopen. Het toestel van de para's, de PH-JAS, een Cessna 208 Caravan, die met een iets gereduceerd toerental vliegt, valt zonder toerentalreductie namelijk in de meest

luidruchtige categorie van de acht klasse's die de overheid naar internationale normering hanteert. De indeling in deze 'klasse 1' heeft ernstige consequenties. De 'geluidsruimte' van Texel Airport wordt hierdoor versneld gevolgen, waardoor vliegveld Texel het gevaar loopt om later dit jaar dicht te moeten. De start- en landingsgelden zijn voor het fluistertoestel ook hoger. De eigenaar van het toestel moet blijven vliegen om zijn bedrijf draaiende te houden en heeft dus baat bij een toestel in een zo gunstig mogelijke klasse. Hij heeft daarom een optie genomen op een ander toestel. Dit toestel is ingedeeld in de stillere categorie 3, hoewel het geluid veel harder overkomt. Het is vrijwel zeker dat de komst van dit toestel tot klachten zal leiden....

Regel, regels en nog eens regels

Aangezien het voor iedereen beter is als er met de stillere PH-JAS gevlogen kan blijven worden, is aan IVW/DL gevraagd of het mogelijk is de PH-JAS in een stillere categorie te plaatsen. Er zijn immers geen problemen op Texel: iedereen is blij en toch zou het toestel weg moeten omdat er een papieren indelingsprobleem is. Dat klinkt niet alleen merkwaardig, dat is het ook. IVW/DL ziet dat ook in. Probleem is dat zij zich aan de regelgeving moeten houden. Een belachelijk ingewikkelde regelgeving, waarin geen ruimte is voor flexibiliteit. Ondanks goede wil bij IVW/DL, zit deze dienst, overigens ook tot haar eigen frustratie, vast in haar eigen web van regeltjes. Puur Kafka.

De regelgeving, bedoeld om de omgeving te beschermen, keert zich tegen die omgeving. Het geluidsbeleid rondom kleine velden is sowieso een probleem. Vorig jaar moesten Lelystad, Maastricht en Den Helder dicht omdat het geluidsquotum vol was. Vergelijkbaar met een snelweg die in oktober dicht moet omdat het geschatte aantal auto's voor dat jaar reeds bereikt is. Het is hoog tijd dat alle onderdelen van de wet luchtvaart op de helling gaan.

Verhuizen? Dat gaat zo maar niet!

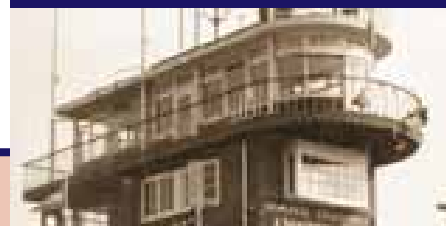
Dat klopt. Verhuizen gaat niet vanzelf. Handen uit de mouwen en flappen uit de portemonnee, het is niet anders. Op beide fronten wordt uw hulp bijzonder op prijs gesteld en willen wij graag een beroep op u doen.

Heeeeelp!

Voor het daadwerkelijke verplaatsen van de Huizense inboedel naar ons nieuwe pand op vliegveld Lelystad kunnen we nog wel een paar hulpvaardige handen gebruiken. Heeft u zin om ons hierbij te helpen, dan horen we dat graag.

Flappen uit de portemonnee

Voor niets gaat de zon op. Deze uitspraak wordt pijnlijk duidelijk als je op een rijtje zet wat een verhuizing kost. Van het huren van een verhuishwagen tot het drukken van de verhuishberichten, van het vervangen van de poststempel tot het aanschaffen van raambekleding, overall hangt een prijskaartje aan. De verhuizing van het PNL is noodzakelijk maar hakt wel enorm in op het bescheiden budget. In de vorm van een eenmalige extra donatie van minimaal 15 euro, vragen wij u de financiële pijn van de verhuizing te verlichten. U mag uw welkome donatie storten op rekeningnummer 416.92.33.56 t.n.v. PNL o.v.v. donatie verhuizing. U kunt ons ook bellen zodat wij u een acceptgiro kunnen toesturen.



En dan nog dit...

Bij een nieuw pand hoort eigenlijk ook nieuw meubilair. Dat wil zeggen, nieuwer dan het meubilair dat nu ons kantoor ontsiert. Wij zijn dan ook op zoek naar tweedehands bureaus, stoelen, tafels en kasten. Weet u een bedrijf dat kantoormeubilair (bijna) gratis aanbiedt, laat het ons weten!

Alvast heel erg bedankt voor uw steun!

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

Samenstelling:

Jan Cocheret • Joyce Fekkes
Philip Hofmeijer
Simone Jansen

Postadres:

Postbus 21
1270 AA Huizen

Bezoekadres:

Huizemaatweg 3d
1273 NA Huizen
Telefoon: 035-623 0598
Fax: 035-647 3230
E-mail: info@pnl.nl
Internet: www.pnl.nl

Vormgeving en lay-out:

Myosotis Reclame Studio BV, Baarn
Druk: Surplus Grafici, Baarn

ISSN: 1569 - 917X

Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

**Ziet of hoort u ergens
onzin over
luchtvaart
meldt dat bij ons.
Het PNL kan dan direct
actie ondernemen!!**

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