

Oud Minister Neelie Kroes voorzitter NLO

Afgelopen september hebben het PNL en het NLO (Nederlands Luchtvaart Overleg) hun krachten gebundeld in één sterke organisatie. Dit nieuwe NLO, waarin zowel de gebruikers als de aanbieders van luchtvaart verenigd zijn, streeft naar verantwoorde beschikbaarheid van luchtvaart in Nederland. De initiatiefnemers Roland Wondolck en Benno Baksteen geven met het nieuwe NLO gehoor aan de wensen die bij de leden van beide organisaties en daarbuiten leven om in Nederland één herkenbare organisatie te hebben, die de Nederlandse luchtvaartbelangen organiseert en structureert.

Centraal aanspreekpunt luchtvaart

Het NLO zal een centraal aanspreekpunt voor de luchtvaartsector zijn, biedt structureel overleg tussen de verschillende belangenorganisaties en zal acties ondernemen tegen de bedreigingen die zowel gebruikers als de sector aangaan. In het NLO worden alleen de gezamenlijke belangen met betrekking tot luchtvaart ondergebracht, het NLO zal zich niet bezighouden met woordvoering over of het behartigen van individuele belangen van organisaties. Het PNL zal het uitvoerend secretariaat verzorgen, met behoud van eigen identiteit en taken. Mevrouw Neelie Kroes, oud minister van Verkeer en Waterstaat, neemt het voorzitterschap van het NLO op zich.

Mevrouw Kroes zal een gezichts-bepalende rol spelen in de door het NLO voorgestane, op feiten en cijfers gebaseerde, resultaatgerichte samspraak tussen politiek, sector en samenleving. Bij haar aanstelling als voorzitter zei mevrouw Kroes het volgende: "De rol van luchtvaart in de samenleving is buitengewoon belangrijk en veelzijdig. Luchtvaart verbindt individuen en economieën en is daarom onmisbaar. Het economisch belang van de luchtvaart is groot en zal in de toekomst alleen nog maar toenemen. Globalisering, de 24-uurs-economie en het internet veroorzaken een toename van mobiliteit. Technische innovaties zorgen ervoor dat iedere nieuwe generatie vliegtuigen opnieuw stiller en efficiënter is dan de vorige.



Desondanks lijkt de politieke discussie over deze belangrijke sector zich te vaak bijna uitsluitend te concentreren op het thema geluid. Het NLO zal vorm en inhoud geven aan een inhoudelijk correcte discussie, welke – gebaseerd op feiten en cijfers en vrij van emotie – effectieve beeld- en besluitvorming stimuleert."

Het PNL slaat haar vleugels uit!

Vanaf 26 november 2003 is het PNL gehuisvest in de passende entourage van het Schiphol 1928-gebouw op het Nationaal Luchtvaart-Themapark. Het nieuwe adres van het PNL is:

Schiphol 1928-gebouw
Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad
Tel. 0320-284234
Fax 0320-288125



Luchtvaart & Veiligheid

Veiligheid in de luchtvaart is in feite een bijzonder eenvoudig onderwerp, maar het wordt vaak onnodig ingewikkeld gemaakt. Hierdoor raken velen het spoor bijster en wordt het onderwerp een speelveld van emoties. Drie begrippen spelen een rol: interne veiligheid, externe veiligheid en groepsrisico. Groepsrisico heeft, anders dan veel mensen denken, niets met veiligheid te maken. Het is een vertaling van het internationale begrip 'societal risk'. Helaas is in de vertaling de essentie van dat begrip verloren gegaan en zitten we nu opgescheept met iets dat vooral handig is om emoties mee aan te jagen in plaats van problemen mee op te lossen.

Interne veiligheid

De analyse begint met de interne veiligheid, de kans om te verongelukken als inzittende van een vliegtuig. Wereldwijd komen per jaar gemiddeld 1000 mensen om bij ongeveer 20 ongevallen in de grote luchtvaart. Ter vergelijking: het Nederlandse autoverkeer eist alleen al 1000 levens per jaar en op de Amerikaanse autosnelwegen sterven jaarlijks 40.000 verkeersslachtoffers. Hoewel ieder slachtoffer er één teveel is, is het gemiddelde totaal van 1000 luchtvaartdoden, die er ieder jaar in de grote luchtvaart in de gehele wereld vallen, zeer laag te noemen.

Externe veiligheid

De volgende stap is externe veiligheid, de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig: het Bijlmer scenario. In de hele westerse wereld komen daardoor per jaar gemiddeld 5 mensen om. Dat is inclusief de Bijlmer met 38 slachtoffers op de grond, maar exclusief terroristische aanslagen als die op de Twin Towers. Deze aanslagen vallen niet onder de noemer luchtvaartongeluk. Goed beschouwd is dus ook het aantal externe slachtoffers, dat door de burgerluchtvaart wordt veroorzaakt, extreem laag. Dit is feitelijk een gevolg van de interne veiligheid. Hoe minder vliegtuigen verongelukken, hoe kleiner de kans dat iemand op de grond slachtoffer wordt. Het verbieden van vluchten boven bebouwing en het verbieden van bouwen bij vliegvelden helpt niet om de externe veiligheid te vergroten. Vliegtuigen verongelukken omdat ze, tegen de bedoelingen in, ergens tegenaan vliegen of doordat ze onbestuurbaar worden. Het kenmerk van een onbestuurbaar vliegtuig is dat het onbestuurbaar is. Tussen het moment van onbestuurbaar worden en het daadwerkelijke verongelukken kan nogal wat tijd verlopen. Met andere woorden: het vliegtuig verongelukt vrijwel altijd niet op de plek waar het vliegt op het moment dat het onbestuurbaar wordt. Het is in dat geval dan ook absoluut onvoorspelbaar, waar een toestel, dat onbestuurbaar is geworden, terecht zal komen.

Groepsrisico

De derde stap is het groepsrisico, dat wordt afgeleid door extern risico te combineren met bevolkingsgegevens. Groepsrisico heeft echter zelf niets met veiligheid te maken. Dat laatste wordt immers gemeten met de externe veiligheid: de kans door een bepaalde gebeurtenis te verongelukken als je 24 uur per dag 7



dagen in de week op een bepaalde plek verblijft. Groepsrisico pretendeert iets te zeggen over de gevolgen van een gebeurtenis voor de samenleving. De term 'groepsrisico' is een beroerde vertaling van het begrip dat buiten Nederland bekend staat als 'societal risk', het risico op langdurige ontwrichting van (een aanzienlijk deel van) de samenleving. Dan moet gedacht worden aan rampen als het ontploffen van een kerncentrale en de gevolgen daarvan. Blijven we bij luchtvaart, dan is de meest extreme gebeurtenis



met schade op de grond waar vliegtuigen bij betrokken waren, de terroristische aanslag op de Twin Towers. Maar zelfs daardoor was de samenleving niet ontwricht. De VS. niet, New York niet en zelfs het zuidpuntje van Manhattan, op de eerste paar dagen na, niet. Ook bij de Bijlmer was geen sprake van ontwrichting van een groot deel van de samenleving. Dat beide voorvallen voor alle betrokkenen een ramp waren, staat buiten kijf, maar het gaat hier om de gevolgen voor de samenleving en die waren op zichzelf beperkt. In de VS. komt elke maand eenzelfde aantal mensen om op de snelwegen als in de Twin Towers. Ook dat is een ramp voor alle individuele nabestaanden. Maar de samenleving absorbeert dat moeiteloos elke maand weer. Net als de 1000 doden (25 Bijlmer-ongevallen) elk jaar op de weg in Nederland. Het Nederlandse begrip groepsrisico is alleen bruikbaar op het gebied van emotie-management en kan daarbij alleen maar negatief gebruikt worden. Het maakt onzinnige krantenkoppen als "Veilig Schiphol is onhaalbaar" mogelijk en kan juist leiden tot per saldo meer risico veroorzakende bouwbeperkingen. Wanneer bouwbeperkingen leiden tot een grote, over de weg af te leggen, afstand tussen wonen en werken, zal het individuele risico per saldo toenemen.

Tot slot

Er is geen probleem met de veiligheid van luchtvaart. Het risico is nooit nul, maar de gevolgen blijven beperkt tot gemiddeld vijf externe slachtoffers per jaar in de hele westerse wereld. De enige aanpak die mogelijk is om dat zo te houden en liefst te verbeteren, is het verhogen van de interne veiligheid. Dat wordt, om voor de hand liggende redenen, al maximaal nagestreefd. De problemen die in Nederland in het publieke debat telkens weer ontstaan duiden niet op veiligheidsproblemen, maar zijn gevolgen van de gekozen regelgeving, het zijn systeemfouten. Staatssecretaris Pieter van Geel verdient lof voor zijn poging dit aan de orde te stellen.

Ontzettend bedankt!

Op onze oproep voor mensen, middelen en munten voor de verhuizing zijn enorm veel reacties binnengekomen. Wij willen iedereen heel erg bedanken voor de donaties, tips, hulp en alle andere reacties. Op alle fronten heeft u de verhuizing een stuk makkelijker gemaakt.

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.

Landings-
baan

Hoe bepaalt de Luchtverkeersleiding welke baan gebruikt wordt?

Bij de afhandeling van het luchtverkeer staat de veiligheid voorop. Of een baan kan worden gebruikt voor starten of landen hangt af van de wind, het zicht en de conditie van de baan. Ook de beschikbaarheid en de nauwkeurigheid van het Instrument Landing System (ILS), waarmee ook bij slecht zicht landingen kunnen worden uitgevoerd, en de verlichtingsapparatuur kunnen bepalend zijn of een baan al dan niet kan worden aangeboden. Voor het bepalen van de uiteindelijke baan, wordt gebruik gemaakt van het preferentieel baangebruikstelsel. Hiermee worden banen en combinaties daarvan onderzocht die, uit oogpunt van veiligheid, de eerste voorkeur verdienen en daarbij de minste geluidshinder veroorzaken. (bron: LVNL)

Wat is het oudste en wat het jongste Nederlandse verkeersvliegtuig?

De jongste telg uit de KLM-vloot, de Triple Seven, kan 324 passagiers en 54.660 kilo vracht vervoeren. De lengte van het toestel is 63,70 meter en de spanwijdte 60,90 meter. Het toestel heeft het onvoorstelbare bereik van 13.667 kilometer en kan een snelheid van 1050 per uur bereiken! Het eerste toestel, waarmee de KLM 17 mei 1920 naar Londen vloog, was een omgebouwde bommenwerper, de DH-16. Dit toestel was gehuurd van een Engelse maatschappij en kon 4 passagiers, maar geen extra vracht vervoeren. Het toestel was 9,68 meter lang en 3,45 meter hoog. De spanwijdte was iets meer dan 14 meter en de maximum snelheid 219 kilometer per uur. Het bereik van deze vliegmachine was eveneens onvoorstelbaar, 400 kilometer! Tijden veranderen.



DH-16
B777

Professor Stallen adviseert lawaaibericht

Informatie beïnvloedt de mate waarin mensen hinder ondervinden. Dat is kortgezegd één van de conclusies van het onderzoek naar de beleving van geluidbelasting door professor Pieter Jan Stallen. In de Bijzondere Leerstoel 'Toegepaste Psychologie van Geluidshinder' aan de Universiteit van Leiden, ontwikkelt professor Stallen een beleidsinstrumentarium voor effectieve bestrijding van geluidshinder.

Lawaaibericht

Tijdens de studiedag 'Meten en Rekenen aan Vliegtuiggeluid' adviseerde hij de Commissie Regionaal Overleg Schiphol, het overlegorgaan van omgeving en sector, het volgende. "Stel, in navolging van het weerbericht, elk uur een lawaaibericht op. Telefonisch, dan wel via een website kan iedereen dan op postcode-niveau de verwachte lawaaikracht opvragen.



Mensen willen graag weten waar ze aan toe zijn. Informatiebehoefte en informatievoorziening dienen daarom op elkaar afgestemd te zijn."

Meer informatie over 'omgaan met geluidshinder' is te vinden in de oratie van hoogleraar Stallen:

www.leidenuniv.nl/mare/2001/15/12.html

DONATIES 2004

Donateurs, die voor de inning van hun donatie toestemming voor een automatische incasso hebben gegeven, dienen er rekening mee te houden dat hun donaties eind maart, begin april 2004 van de rekening zal worden geschreven.

Donateurs die hun donatie zelf overmaken ontvangen een acceptgiro bij deze nieuwsbrief.

Quotes

De regionale vliegvelden in Nederland

M. Schultz van Haegen
Staatssecretaris Verkeer en Waterstaat

"Het vliegverkeer van en naar regionale luchthavens moet groeien. De kleine vliegvelden zijn tot nu toe 'stiefmoederlijk' behandeld. Uitbreiding van die velden is goed voor de economie en aantrekkelijk voor de burgers die willen reizen. Het past ook in de Europese ontwikkeling om het regionale verkeer te intensiveren. De toepassing van een aantal milieuregels zou aan de provinciale besturen overgelaten moeten worden. Geluid en veiligheid blijven echter op rijksniveau geregeld."

Uit: het NRC Handelsblad

H. Hensgens
luchthavensadviseur

"Het toenemende belang van de goedkope luchtvaartmaatschappijen, zoals Ryanair en easyJet, plaats de grote luchthavens voor een dilemma. Schiphol is bijvoorbeeld niet aantrekkelijk voor deze zogeheten 'low cost carriers' vanwege hoge kosten en het feit dat het er bijna onmogelijk is snel aan een volgende vlucht te beginnen. Luchthavens moeten zich specialiseren. Snelheid is geboden, want in België en Duitsland zijn inmiddels al enkele kleine vliegvelden die zich toeleggen op de afhandeling van de goedkope maatschappijen."

Uit: het Rotterdam Dagblad

M. Ambrose
directeur ERA

"Vliegvelden voegen jaarlijks in totaal 370 miljard euro toe aan de economie van de Europese Unie. Elke baan op een luchthaven is goed voor vijf tot acht banen elders in de stad. Het is de ERA wel een doorn in het oog dat de Europese Unie op diverse manieren het vervoer per spoor zwaar subsidieert."

Uit: het Rotterdam Dagblad

C. Verdaas
Tweede Kamerlid PvdA

"De kaders voor internationale luchtvaart op regionale vliegvelden in Nederland moeten bij uitstek in Den Haag worden vastgesteld. Net zoals we op nationaal niveau beleid ontwikkelen voor de locaties voor ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur, grootschalige woningbouw en bedrijfstreinen, geldt dat ook voor de luchtvaart. Als je dat niet coördineert, krijg je wildgroei. Het aantal regionale luchthavens moet beperkt blijven. Dan valt bijvoorbeeld te denken aan locaties in Noord-Nederland, Limburg en Lelystad. Ik streef een beperkt aantal fysisch/jaarlijks opererende regionale luchthavens na, die van het Rijk de ruimte krijgen om zich te ontwikkelen."

Uit: website C. Verdaas
www.coverdaas.nl

Luchtvaart in de samenleving

**Ze druk
Geheel vernieuwd!**

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.

Fusie KLM / Air France

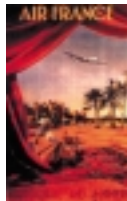
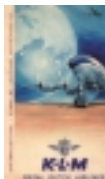
Het is al vaker gezegd, een fusie tussen KLM en Air France zou op termijn rampzalige gevolgen kunnen hebben voor Nederland. Samenwerking is nodig en een alliantie is voor het voortbestaan van de KLM als netwerkmaatschappij onvermijdelijk. Een fusie brengt echter grote risico's met zich mee. Niet noodzakelijkerwijs voor de KLM zelf, de KLM is een zakelijk bedrijf dat door de aard van de werkzaamheden niet persé vanuit Nederland hoeft te vliegen en ongetwijfeld wel op zijn eigen benen kan passen. De belangen van de KLM voor Nederland gaan echter aanmerkelijk verder dan het belang van de KLM als bedrijf. Heel Nederland heeft belang bij de aanwezigheid van een sterke netwerkmaatschappij en de daardoor ontstane positie van Schiphol als mainport. Zoals omgekeerd voldoende ruimte voor Schiphol een voorwaarde is voor een goed functionerende KLM.

Nederland zal het lachen snel vergaan. De nadelen van luchtvaart wegen niet op tegen de vele voordelen. Minder luchtvaart betekent namelijk niet dat er minder geklaagd wordt. Minder luchtvaart betekent wel dat er veel minder geld beschikbaar zal zijn om de nadelen van luchtvaart te bestrijden. Minder luchtvaart betekent op de korte termijn minder werkgelegenheid (125.000 directe banen en honderdduizenden indirecte arbeidsplaatsen) en op iets langere termijn minder welvaart en minder welzijn.

Verbindingen

De dreiging van de fusie zit daarom niet in het mogelijke vertrek van de KLM als bedrijf op zich en zelfs niet in het verminderen van de omvang van Schiphol als bedrijf. Het grote gevaar zit in het wegvallen van veel van de verbindingen die de KLM via Schiphol met de rest van de wereld onderhoudt. Het uitgebreide Europese en intercontinentale netwerk van de KLM maakt dat Nederland haar positie als handels- en transportnatie, opgebouwd

sinds de Middeleeuwen, heeft kunnen behouden. Onze hele samenleving is daarop ingericht. Ook grote bedrijven als Philips, ABN Amro, Heineken, ING en de bloemenveiling Aalsmeer, om er maar een paar te noemen, zijn in



grote mate mede afhankelijk van die verbindingen.

grote mate mede afhankelijk van die verbindingen.

Het einde van Nederland?

De afgelopen decennia heeft de politiek zich geconcentreerd op de, veelal vermeende, nadelen van luchtvaart. Op basis van kritiek van zeer luidruchtige actiegroepen is de luchtvaartsector met een stelsel van beperkende maatregelen opgezadeld dat zijn gelijke in de wereld

niet kent. Het was veel zinniger geweest als politici wat meer realiteitszin hadden getoond en hadden gestreefd naar een adequate inpassing van Schiphol en de luchtvaart in Nederland. Het einde van Nederland Luchtvaartland betekent immers ook het einde van Nederland Distributieland, Nederland Kenniseconomieland, Nederland Bloemenland, Nederland Landbouwlend, Nederland Vestigingsland, Nederland Toerismeland en Nederland Dienstenland. Een samenleving die sinds eeuwen is opgebouwd rond transport kan simpelweg niet snel even wat anders gaan doen.

Het kabinet heeft nu gekozen voor meer eigen verantwoordelijkheid en een kleinere rol van de overheid. Het geld moet weer verdiend worden. Helaas schoffelt dezelfde overheid juist de sectoren, die dat geld kunnen verdienen, onderuit. De randvoorwaarden voor een gezonde economische ontwikkeling worden afgebroken. Ironisch genoeg wordt het de enige vorm van infrastructuur die zichzelf financieel kan bedruipen, namelijk luchtvaart, steeds moeilijker gemaakt.

Minder luchtvaart, minder welvaart

Slechts een enkeling zal lachen als het stiller wordt rond Schiphol. De rest van

Tijd voor duidelijke keuzes

De overheid heeft de plicht luchtvaart voor Nederland beschikbaar te houden. Air France moet garanties bieden voor de toekomst van de KLM en Schiphol. Biedt vooral de KLM/Air France alliantie de ruimte om ook op Schiphol verder te groeien. De jarenlange structurele verwaarlozing van de luchtvaartsector door de overheid zou anders kunnen leiden tot het vertrek van de KLM en een marginalisering van Schiphol. En daar is helemaal niemand bij gebaat.



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

Samenstelling:

Benno Baksteen • Jan Cocheret
Joyce Fekkes • Philip Hofmeijer
Simone Jansen

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 en lay-out:

Myosotis Reclame Studio BV, Baarn
Druk: Van Werkhovens, Utrecht

ISSN: 1569 - 917X

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 Westertier

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