

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.

Luchtvaartthemapark Aviodrome

Nederland kent een rijke luchtvaartgeschiedenis waar we als land trots op kunnen zijn. Door de inspanningen van het luchtvaartmuseum Aviodrome zijn gelukkig veel vliegtuigen en andere objecten uit onze luchtvaartgeschiedenis bewaard gebleven.

Het museum werd in 1955 opgericht onder de naam "Stichting voor het Nationaal Luchtvaartmuseum". Tot de verhuizing naar de bekende koepel op Schiphol Centrum was het museum jarenlang gehuisvest op het 'oude' Schiphol-Oost. Begin dit jaar heeft het museum de deuren van de koepel gesloten in verband met de

verhuizing naar een andere locatie. De tijd was aangebroken voor een nieuwe opzet van het museum met meer dynamiek en meer ruimte. Op Schiphol was dit niet te realiseren, maar vliegveld Lelystad bood alle mogelijkheden. Lelystad ligt centraal, er is voldoende ruimte en er is toegang tot de startbaan van het vliegveld, zodat er



Foto: Schiphol Group

Het echte Schipholgebouw anno 1928. In Lelystad verrijst op dit moment een exacte kopie van het karakteristieke bouwwerk, waar vanaf komend najaar onder andere het nieuwe PNL-kantoor te vinden zal zijn!



Foto: Aviodrome Luchtfotografie

Het nieuwe Luchtvaartthemapark in aanbouw

met historische vliegtuigen gevlogen kan worden. Dit najaar zal het museum in haar nieuwe opzet opengaan onder de naam Luchtvaartthemapark Aviodrome.

Groot, groter, grootst

Het themapark zal het publiek veel meer te bieden hebben dan het oude museum. Zo is er een binnenexpositie van ruim 6.000 m² waar zowel historische als moderne vliegtuigen te zien zijn. In het hoofdgebouw zijn, behalve de grote expositieruimte, een grootbeeld filmtheater, horeca- en congresruimten, een restaurant en een museumwinkel ondergebracht. De buitenexpositie is 4.000 m² groot en bestaat uit diverse herbouwde historische luchtvaartgebouwen, zoals de Royal Air Force T2-hangaar en het Schiphol luchthavenstationsgebouw uit 1928.

In het laatstgenoemde gebouw wordt het Luchtvaart Kenniscentrum gevestigd waar bezoekers, journalisten, scholieren en onderzoekers informatie kunnen vinden over de luchtvaart. De collectie van het Kenniscentrum bestaat uit meer dan 28.000 boeken, 560.000 foto's, een documentenarchief van 1.500 meter en vele honderden uren film en video.

Het Schiphol 1928-gebouw zal ook ruimte gaan bieden aan andere organisaties, waaronder het PNL. Ons anonieme Huizense kantoorpand zal dan vervuld worden voor een inspirerende en representatieve werkomgeving. Wanneer u een bezoek brengt aan de Aviodrome aarzel dan niet om ook eens bij ons binnen te lopen. U bent van harte welkom.

Luchtvaart heeft toekomst ondanks dip

Alles wordt altijd vanzelf erger of ingewikkelder. Of allebei. Het is daarom onverstandig zaken willens en wetens ingewikkelder te maken dan nodig. Neem de toekomst van de luchtvaart. Terrorisme, oorlog in Irak, sars-virus. In alle dienstregelingen is zwaar geschrapt, faillissementen dreigen en ook de KLM wil werknemers kwijt. Overleeft de luchtvaart dit wel? Het antwoord zal ideologisch gedreven groeperingen als GroenLinks tegenvallen, maar is simpel: ja. Luchtvaart is namelijk geen bedrijf, maar infrastructuur. En infrastructuur is onmisbaar voor economische ontwikkeling. Zoals ook kapitaal en energie onmisbaar zijn. De feitelijke ontwikkeling bepaalt hoeveel van dit alles wordt gebruikt, mits die ingrediënten op zich maar beschikbaar zijn.

Daar komt de grote kracht van luchtvaart naar voren. In het aanleggen van wegen en spoorwegen moet eerst

enorm veel kapitaal en energie worden geïnvesteerd voor er ook maar één voertuig over kan rijden. Vliegtuigen maken hun eigen wegen naar behoefte.



Foto: Witold de Man

Sneller vliegen kost minder energie! Sneller bewegen kost normaal gesproken dramatisch veel meer energie, zoals iedereen uit eigen ervaring wel weet van fietsen, maar bij vliegtuigen niet! Het optimum ligt voor verkeersvliegtuigen bij een snelheid van ongeveer 900 km/uur. Vandaar dat vliegtuigen zo uitzonderlijk efficiënt zijn. Ze gebruiken gemiddeld ongeveer 1 liter brandstof per passagier per 28 km, alles meegerekend, en dat dus bij die hoge snelheid. Een enkele andere vorm van transport kan daardoor concurreren met luchtvaart als het alleen al om energiebeslag, zeg maar economie en milieu, gaat. Nog afgezien van tijd en comfort. Daardoor zal er altijd luchtvaart zijn en zal bij economische ontwikkeling –en bij

het meedoen aan deze ontwikkeling door steeds meer regio's van de wereld– de behoefte aan luchtvaart alleen maar toenemen. Dat is goed. Oorlog voeren is aanzienlijk slechter dan economische ontwikkeling. Zowel voor mensen als voor milieu.

Welke maatschappijen zullen overleven?

Een andere vraag is wie de luchtvaart straks zal verzorgen. Luchtvaartmaatschappijen zijn gewend aan toppen en dalen. Omdat luchtvaart infrastructuur is, dobberen ze immers altijd mee op de economische golven. Maar op dit moment is sprake van een negatieve springvloed (springeb?) en een aantal maatschappijen zal dat niet overleven. Als de economie straks weer op gang komt, zullen overblijvers en nieuwkomers in de behoefte aan luchtvaart gaan voorzien. Voor de luchtvaart als infrastructuur maakt dat weinig uit. De narigheid openbaart zich individueel, bij de werknemers die hun baan verliezen, en bij de regio, die zijn verbindingen kan verliezen. Dat is het grote nadeel van de flexibiliteit van luchtwegen. Alleen het overstapstation ligt vast, niet de verbindingen. Utrecht Centraal Station is niet alleen een solide gebouw, maar ligt ook verankerd doordat het onverbreekbaar verbonden is met het spoorwegnet. Schiphol daarentegen is alleen een gebouw met wat beton er omheen. *Vervolg op pagina 2*

Airshows afgelast!

Het PNL is sinds een maand of twee intensief betrokken bij de regelgeving rondom luchtvaartvertoningen. Op verzoek van een aantal organisatoren en anderszins betrokkenen bij airshows, wordt getracht een einde te maken aan het willekeurige vergunningsbeleid door individuele ambtenaren van de Inspectie Verkeer & Waterstaat, dienst Luchtvaart. Zowel IVW als de sector hebben te kennen gegeven behoefte te hebben aan structurele regelgeving en algemeen geldende voorwaarden. Ondanks het feit dat airshows zeer veilig zijn, wordt het voortbestaan ervan en daarmee het plezier van honderdduizenden mensen per jaar, bedreigd doordat IVW tot op heden geen adequate regelgeving heeft gerealiseerd. In verband met deze problematiek zijn er dit jaar al enkele airshows, waaronder de grote show van Lelystad op 6 september 2003, afgelast.



Foto: World Aerobatics Promotions www.aerobatics.nl

Hopelijk kunnen wij u in één van de volgende nieuwsbrieven melden dat de inspanningen van het PNL vruchten hebben afgeworpen en dat de Nederlandse airshows een zonnige toekomst tegemoet kunnen zien.

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:

Huizermaatweg 3d
1273 NA Huizen
Telefoon: 035-623 0598
Fax: 035-647 3230

ISSN: 1569 - 917X

Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

E-mail: info@pnl.nl
Internet: www.pnl.nl

**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

De één vindt ze schitterend, de ander zijn ze een doorn in het oog, de witte wolkenstaarten die vliegtuigen op grote hoogte achter zich aan trekken. Vallen deze contrails nu in de categorie 'fascinerende fenomenen' of hebben ze een dusdanig negatieve invloed op het klimaat dat men er onmogelijk met een gerust hart naar kan kijken?

Contrails en klimaat

Vervolg van pagina 1

Luchtvaartmaatschappijen die de verbindingen verzorgen, kunnen er bijna van de ene op de andere week voor kiezen om voor hun vliegtuigen een andere thuisbasis te kiezen en daarmee de luchtwegen te verplaatsen. Schiphol ligt in feite alleen verankerd door de nationale luchtvaartmaatschappij, in dit geval de KLM. Mocht de KLM worden overgenomen of, nog onwaarschijnlijker, failliet gaan, dan ligt de functie van Schiphol als één van de vier mainports in Europa veel minder vast. Voor de luchtvaart maakt dat wederom niets uit. Voor de regio, in dit geval Nederland, echter wel. Want het grote belang van de mainportfunctie zit niet in die overstappende passagiers. Die zijn alleen leuk voor het bedrijf luchthaven Schiphol en het bedrijf KLM. Het grote belang van die overstappers voor Nederland zit in de luchtwegen die door die overstappers ontstaan. Daarbij gaat het zowel om de verbindingen met mainports op andere continenten, als om het fijnmazige net van verbindingen binnen het eigen continent.

Mainport is kostbaar bezit

Door de eeuwen heen ontstaan economische groei en bloei altijd op het kruispunt van verbindingen. Ingewikkelder dan dat, is luchtvaart niet. Een mainport ontstaat toevallig, maar is een kostbaar bezit dat gekoesterd moet worden. De grote zorg hoeft nu dan ook niet te zijn die van de wereld om luchtvaart. Dat regelt zichzelf. De zorg moet zijn die van regio's als Nederland. Houden wij onze mainport of niet? Er zijn regio's op deze aarde die zorgen van een hele andere orde hebben. Laten wij ons koesteren in onze zorgen.



De volledige versie van dit artikel van PNL-voorzitter Benno Baksteen verscheen op 9 april jl. in het Algemeen Dagblad en is ook te lezen op onze website www.pnl.nl

Ongevaarlijke bevroren waterdruppels

Contrails bestaan voornamelijk uit ijskristallen, bevroren waterdruppeltjes die gevormd zijn uit de waterdamp, vrijgekomen bij de verbranding in de motoren. Een wijdverspreide misvatting is dat contrails de bron zijn van sluierbewolking en daardoor van grote invloed op het klimaat. Contrails zouden zelfs het broeikaseffect versterken. Zoals gezegd, een misvatting. Contrails worden nooit zelfstandig tot sluierbewolking die langere tijd blijft hangen. Wanneer de weersomstandigheden zodanig zijn dat er geen andere (natuurlijke) bewolking aanwezig is, verdwijnen contrails binnen enkele minuten en hebben zij geen invloed op temperatuur en klimaat. Contrails blijven alleen dan langer hangen wanneer er al natuurlijke bewolking aanwezig is (en in dat geval door de vlieghoogte boven het natuurlijke wolkendeck), of wanneer er een weersverandering in de lucht hangt. Heeft de weersverandering bewolking tot gevolg, dan zijn het niet de contrails die overgaan in bewolking, maar is er sprake van bewolking die ook zonder de contrails ontstaan zou zijn.

Samen sterk

Versnippering

De Nederlandse luchtvaartsector is slecht georganiseerd. Sportvliegers, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen, om maar een paar partijen te noemen, zijn elk in minimaal één belangenorganisatie verenigd. De grote partijen in de luchtvaartwereld hebben daarnaast hun eigen lobby. Het is deze versnippering die de sector als geheel zwak doet staan. Er is geen centraal aanspreekpunt voor de luchtvaartsector, de belangenorganisaties voeren geen structureel overleg en er is geen gezamenlijke actie tegen bedreigingen die de hele sector aangaan. Natuurlijk bestaan er meerdere belangen voor de verschillende partijen binnen de sector, maar wat alle partijen bindt, is de beschikbaarheid van luchtvaart. Nu en in de toekomst.

Baat bij goed luchtvaartklimaat

Helaas ligt de laatste jaren juist de beschikbaarheid van luchtvaart zwaar onder vuur. Luchtvaart in Nederland wordt veelal op oneigenlijke gronden beperkt en dat terwijl luchtvaart niet alleen van belang is voor de sector zelf. Nederland is een handels- en vervoersnatie.

Het is derhalve een open deur om te stellen dat de hele samenleving baat heeft bij een goed klimaat voor luchtvaart. Onze welvaart en ons welzijn zijn in niet geringe mate afhankelijk van de luchtvaart. Kunstmatige beperking heeft zijn weerslag op de economie en op de slagvaardigheid en concurrentiepositie van de sector. De gevolgen voor Nederland als handels- en vervoersnatie zijn duidelijk, maar ook voor Nederland als kennis-economie zijn de gevolgen ingrijpend. Kennisintensieve en -innovatieve industrieën vinden onder andere door hoge kosten en schaarste aan hoogwaardige kennis steeds meer plaats in internationale netwerken. Bezuinigingen op dit gebied zullen Nederland op het mondiale speelveld in rap tempo op enorme achterstand plaatsen.

Koepelorganisatie

De slechte organisatiegraad binnen de luchtvaartsector is merkwaardig, want er zijn weinig sectoren in het bedrijfsleven die zo onder vuur liggen als deze. Dat meer samenwerking op luchtvaartgebied noodzakelijk is, vindt wel een steeds breder gehoor. De Verenigde Nederlandse Lucht- en Ruimtevaart (VNL), de

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en het PNL hebben daarom de koppen bij elkaar gestoken en het initiatief genomen om een overkoepelende luchtvaartorganisatie op te tuigen. In deze koepel zullen alle belangenorganisaties, gebruikers én aanbieders van de luchtvaart, vertegenwoordigd zijn. Met behoud van eigen identiteit, maken zij zich samen sterk voor een luchtvaartsector welke op een veilige en verantwoorde wijze haar werk moet kunnen blijven doen. Met de oprichting van een koepelorganisatie zal er in de toekomst één aanspreekpunt voor pers, politiek en publiek bestaan. Daar Europa een steeds grotere stempel zal gaan drukken op het Nederlandse luchtvaartbeleid, is het de bedoeling dat de nieuwe organisatie zich ook gaat richten op Brussel. De beoogde organisatie overkoepelt en ondersteunt. De aangesloten partijen behouden, zoals gezegd hun eigen identiteit. Met deze twee uitgangspunten is een werkgroep opgericht die het draagvlak onderzoekt voor dit initiatief. Middels de nieuwsbrief zullen we u op de hoogte houden van deze ontwikkelingen.

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.

Slots

Een airportslot is het recht om op een bepaald moment te mogen starten of landen. Slots worden op luchthavens waar de vraag de capaciteit overstijgt, aan luchtvaartmaatschappijen toegewezen door een slotcoördinator. Om te voorkomen dat zogenaamde 'home-carriers', zoals de KLM in Nederland, worden bevoordeeld, is de slotcoördinator een onafhankelijk 'instituut', benoemd door de minister van Verkeer & Waterstaat. Schiphol is sinds 1 april 1998 een volledig gecoördineerd vliegveld. Dit betekent dat alleen luchtvaartmaatschappijen die over slots beschikken, mogen starten en landen. Met name de gereguleerde geluidsruiimte waarover de luchthaven beschikt, heeft een capaciteitsbeperkend effect, waardoor slots noodzakelijk zijn. Nationale luchtvaartmaatschappijen hebben zogeheten 'grandfather rights'. Een 'beloning' voor het door de maatschappij opgebouwde netwerk, maar tevens één van de redenen dat het voor nieuwkomers zeer moeilijk is om aan slots te komen of zelfs ongebruikte slots over te nemen. De Europese Commissie pleit voor afbouw van deze historische rechten en introductie van een meer marktgericht systeem. Naast airportslots bestaan er, ter voorkoming van files in de lucht, airwayslots. Deze slots betreffen de toestemming om op een bepaald tijdstip gebruik te maken van een luchtverkeersweg en worden door de Europese verkeersleiding Eurocontrol in Brussel afgegeven. Per vlucht zijn dus twee airportslots en één airwayslot nodig.

Turn-around Time (TAT)

De turn-around time, ofwel omdraaitijd, is de tijd die een vliegtuig, tussen twee vluchten, stilstaand op de grond doorbrengt. Hoe korter de omdraaitijd, des te optimaler er gebruik gemaakt wordt van de vliegtuigen. Het vaststellen van omdraaitijden is zeer belangrijk voor het nakomen van de dienstregeling. Hoe lang de omdraaitijd is, hangt af van het type toestel. Voor Europese vluchten wordt een omdraaitijd van 40 tot 45 minuten aangehouden. Tijdens de omdraaitijd worden passagiers, bagage en eventueel vracht uit- en ingeladen en wordt het vliegtuig schoon gemaakt. Ook wordt de catering verzorgd, voeren technici inspecties uit, wordt er getankt en wordt het vliegtuig klaar gemaakt voor de volgende vlucht. Voor vertrek voert de piloot uiteraard de standaard checks uit. En dat allemaal in nog geen uur.

TAT

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

Hij gaat de lucht in!

De heer Lieuwe Koonstra uit Opeinde is de gelukkige winnaar van onze actie 'Wij een donateur, u de lucht in!' Het PNL wil hem hartelijk bedanken voor zijn steun en wenst hem heel veel plezier in de lucht!



Lieuwe Koonstra

Donaties 2003

De automatische incasso van de donaties van dit jaar heeft plaatsgevonden onder vermelding van "donatie 2002". Dit had uiteraard "donatie 2003" moeten zijn. Onze excuses hiervoor. Een deel van de donateurs die zelf hun donatie overmaken heeft dit helaas nog niet gedaan. Graag zouden we willen vragen dit alsnog te doen. Indien gewenst kan een acceptgiro voor de betaling toegestuurd worden.

Quotes

De crisis in de luchtvaart

Frank Allard

Secretaris van de Board of Airline Representatives in the Netherlands

"Wij willen in deze diepe crisis een tijdelijke tegemoetkoming voor kosten waar wij geen invloed op hebben. Ook willen we dat de overheid gaat opdraaien voor zaken als veiligheid en wij voor de kosten die echt met de luchtvaart te maken hebben. Nu wordt alles over de schutting gekieperd bij de luchtvaart, die door Irak en de longziekte SARS al genoeg problemen heeft."

Uit: Het Algemeen Dagblad

Leo van Wijk

President KLM

"Onze toekomst staat op het spel. De hele organisatie, onze manier van denken en doen gaat op de schop. Het excuus dat het ook nu wel weer met een sisser zal aflopen, gaat niet op. Er komt een andere KLM."

Uit: De Telegraaf

Arie Verberk

Directeur Martinair

"Wij hebben de eerste vier maanden ondanks alle slechte berichten over de luchtvaart lekker gevlogen. Is Martinair daarmee de witte raaf in de luchtvaart? Ik weet het niet. Wij zijn toch bezorgd over de boekingen voor de zomermaanden juli en augustus. Door de SARS is er toch sprake van een stilstand. Vraag is of dit aanhoudt of dat er toch een inhaalslag zal komen in de komende maanden. Dat is allemaal moeilijk in te schatten."

Uit: De NRC

Michael Frenzel

Topman grote Duitse reisorganisatie

"De goedkope stoelenmaatschappij easyJet zal op afzienbare termijn verdwijnen. De vernieuwende aanpak van de Britse aanbieder van goedkope vluchten is uitgewerkt. Het probleem van luchtvaartmaatschappijen als easyJet is dat het bedrijfsmodel makkelijk te kopiëren is. Wat zij doen, kunnen wij ook. Sterker nog, in feite hebben wij dat altijd al gedaan."

Uit: Het Financieel Dagblad