

Nota 'Ruimte' is veelbelovend

Volgens de Nota Ruimte, die op 27 april 2004 aan de Tweede Kamer werd aangeboden, wil het kabinet Balkenende zich de komende 25 jaar inzetten voor een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en het behouden en versterken van waardevolle groengebieden. Ruimtelijke knelpunten voor economische groei dienen zoveel mogelijk te worden weggenomen. Nederland moet haar internationale concurrentiepositie verbeteren door ruimte en steun te geven aan sterke 'mainports, brainports en greenports'.

Voor het feit dat Schiphol tot 2030 de ruimte moet krijgen om te groeien, heeft al de nodige kritiek opgeleverd. Ten eerste bestaat de angst dat, als Schiphol mag blijven groeien, de geluidsoverlast voor omwonenden nóg groter wordt. Begrijpelijk. Dat wil zeggen, begrijpelijk met de huidige aanpak van de geluidshinder. Hierover straks meer. Ten tweede zetten de critici vraagtekens bij

de noodzaak van een groeiend Schiphol. Over dit punt van twijfel kunnen we kort zijn. Schiphol groeit omdat de samenleving wil vliegen, een schoolvoorbeeld van marktwerking. Als blijkt dat de vraag naar vervoer door de lucht stabiel blijft of afneemt, zal Schiphol niet groeien. Zo simpel is dat. Maar als blijkt dat de vraag naar deze vorm van transport toeneemt, dan zal Schiphol

over  kop?



Melanie Schultz van Haegen, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat: "Dit kabinet is voor zelfregulering en zal daarnaast zoveel mogelijk regels afschaffen. De kleine luchtvaart is het afgelopen jaar een goede proeftuin gebleken."

Op pagina 2 een impressie van het bezoek van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op 26 mei 2004, ter ere van de opening van het airshowseizoen.



wel moeten groeien om in die vraag te kunnen voorzien. Zo simpel is ook dat. Luchtvaart is namelijk geen bedrijf, het is infrastructuur. En infrastructuur is, net als arbeid, kapitaal en energie, een randvoorwaarde voor economische ontwikkeling. Wat Schiphol doet, is niet meer en niet minder dan het faciliteren van deze infrastructuur. Natuurlijk is Schiphol zelf een bedrijf en bedrijven moeten rendabel opereren, maar wanneer de vraag vanuit de markt achterblijft, zal er nimmer sprake zijn van bedrijfsgroei. Dit in tegenstelling tot een situatie waarbij de vraag toeneemt. Groei zal dan evenwel marktconform zijn en niet, zoals regelmatig door media en diverse actie- en milieugroeperingen beweerd wordt, ongebreideld.

Kunstmatig beperken

Van 'groeien om het groeien' zal dus geen sprake zijn. Met de Nota Ruimte lijkt nu ook het 'beperken om het beperken' een halt te zijn toegeroepen. De aanwezigheid van een luchthaven als Schiphol is van groot economisch belang voor Nederland. Schiphol is een mainport met veel verbindingen. Nederland zelf is maar klein en is dus gezegend met zijn geweldige netwerkverbindingen via Schiphol. Vanwege vermeende schadelijke gevolgen heeft de overheid in het verleden de luchtvaart in het algemeen, en Schiphol in het bijzonder, nogal eens dwarsgezet met het treffen van

(... lees verder op pag.2)

Schultz over de kop?



Op 26 mei jongsleden was staatssecretaris Schultz van Haegen in het Avidrome te gast bij het PNL en de Air Display Association (ADA) voor de feestelijke, symbolische opening van het airshowseizoen.

Na een presentatie over de nieuwe airshow-regeling, die mede door bemiddeling van het PNL tot stand is gekomen, werd Schultz gebriefd voor een vlucht in een aerobatics vliegtuig, een kans waar ze echt naar had uitgekeken. De staatssecretaris beleefde de

vlucht echter vanaf de grond, want na de briefing verraste ze de aanwezigen met het heugelijke nieuws dat ze in verwachting is en tot na de bevalling wacht met haar eerste aerobaticsvlucht. Neerlands bekendste kunstvlieger, Frank Versteegh, koos vervolgens in zijn eentje het luchtruim en vloog een spetterende demo die de gasten vanaf het platform voor het Schiphol 1928-gebouw bekeken. De middag werd met een glas champagne afgesloten. Mevrouw Schultz zag wijselijk af van de alcoholische versnapering en nam genoegen met een kopje thee.

Stuurgroep General Aviation

Vertegenwoordigers van de GA-sector overleggen eens per drie weken met IVW en DGL over het oplossen van een lijst met knelpunten. Het PNL is centraal aanspreekpunt in dit overleg. Hierbij werken we in aparte werkgroepen met de betrokken afdelingen van de overheid aan deregulering, verbetering van (theorie)examens, vereenvoudiging van de afgifte van medische certificaten en de inhoud van het inspectieplan voor de luchtvaart. Het overleg heeft natuurlijk enige tijd nodig, maar de eerste resultaten zien er veelbelovend uit. Uitvoeriger berichtgeving over het overleg zal te vinden zijn in de Nieuwsbrief van de Stuurgroep GA, die op de PNL-website gepubliceerd gaat worden.

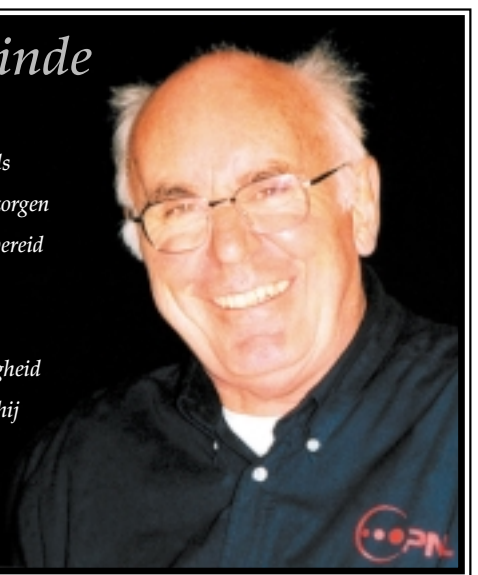
Zijn vlucht is ten einde

Op 25 April jl. is Hans Jansen overleden.

Hans heeft zich drie jaar lang met hart en ziel als vrijwilliger ingezet voor het PNL. Naast het verzorgen van de boekhouding was Hans altijd meer dan bereid 'te doen wat er gedaan moest worden'.

Wij zullen zijn kennis, betrokkenheid en gezelligheid ontzettend missen en ervoor zorgen dat hetgeen hij heeft helpen opbouwen, niet verloren gaat.

Wij wensen zijn familie heel veel sterkte.



(... vervolg van pag.1)

beperkende maatregelen. Niet alleen wordt men bij gelijkblijvende vraag gedwongen om alternatieve, vaak milieuvriendelijkere en onveiligere transportvormen te zoeken, ook resulteert een dergelijke kunstmatige beperking in het vertrek van luchtvaartmaatschappijen uit Amsterdam, de bedrijven rondom Schiphol in hun kielzog meetrekkend. Met de Nota Ruimte heeft politiek Nederland besloten in te zetten op economische ontwikkeling en een sterke internationale concurrentiepositie. De mogelijkheid om de luchtvaart in Nederland te laten groeien, blijft daarbij behouden. Een belangrijk uitgangspunt als we niet iedere toekomstige economische groei al bij voorbaat om zeep willen helpen.

Geluidscontouren

Om Schiphol tot 2030 te kunnen laten groeien, wordt er rond de luchthaven een ruimere geluidscontour getrokken, waarbinnen geen woningen mogen worden gebouwd. Zo wordt bebouwing onder de vliegroures verboden en worden reeds aanwezige bouwplannen in diverse gemeentes naar de prullenbak verwezen.

Eerste stap

Wat ons betreft is de eerste stap gezet, namelijk het feit dat het besef is doorgedrongen, dat voor economische groei luchtvaart noodzakelijk is, dat Nederland over een mainport moet beschikken en dat de daaraan gekoppelde lasten, en dan met name het geluid, bestreden moeten worden. Verder dan 'een eerste stap' willen we echter niet gaan, omdat het gekozen uitgangspunt bij de bestrijding van geluidshinder nog steeds niet deugt. Het wel of niet ervaren van geluidshinder is individueel bepaald. Een collectieve aanpak van dit probleem zal nooit tot structurele oplossingen leiden. Met het verruimen van geluidscontouren en het inperken van bouwactiviteiten wordt er wederom van uitgegaan dat men binnen een gestelde contour wél last heeft van vliegtuiggeluid en daarbuiten niet. De 'contouren oplossing' werkt nu niet en zal ook in de toekomst niet gaan werken.

Sluiting Valkenburg onzinnig

Een ander beleidspunt in de Nota Ruimte is dat Vliegkamp Valkenburg een woonbestemming krijgt. Dit besluit is ingegeven door een korte termijn visie. Wanneer vliegvelden eenmaal gesloten zijn, komen

ze nooit meer terug. Met het bebouwen van dergelijke ruimtes ontnem je het Nederland van de toekomst de mogelijkheid in de dan aanwezige behoefte aan luchtvaart te voorzien. En dat terwijl we juist nu het in ons land zo geliefde voorzorgsprincipe zouden moeten eren. Vliegvelden als Valkenburg zouden een civiele bestemming kunnen krijgen om als burgerluchthaven dienst te gaan doen. Blijkt dit niet haalbaar vanwege een achterblijvende vraag, dan is het zaak uit voorzorg betreffende terreinen voor luchtvaart beschikbaar te houden en het vliegveld tijdelijk een slapend bestaan te laten leiden. Wanneer de vraag toeneemt, kan het vliegveld haar oorspronkelijke taak weer hervatten. Deze optie dient meerdere doelen. Zo wordt er rekening gehouden met een toekomstige economische groei én blijft het gebied behouden als rust-, stilte- en natuurgebied. Een kans die met het toewijzen van een woonbestemming voorgoed verkeken is.

Zoals gezegd: De eerste stap is gezet, het begin is er. Dat we er nog niet zijn, moge duidelijk zijn. Maar zoals iedereen weet; zelfs de langste reis begint met een eerste stap.

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
1928
gebouw

Wat is er zo uniek aan het gebouw waarin het PNL haar kantoor houdt?

Ongeveer alles! Het PNL heeft sinds eind vorig jaar haar onderkomen in het Schiphol 1928-gebouw op Luchthaven Lelystad. Het pand is een exacte replica van het gebouw dat in 1928, ter ere van de Olympische Spelen van Amsterdam, op Schiphol als stationsgebouw werd neergezet.

Het oorspronkelijke gebouw is tijdens een bombardement in 1943 geheel verwoest, om na 60 jaar haar deuren weer te mogen openen in Lelystad. Het gehele stationsgebouw is in de staat van de jaren '30 herbouwd. Zowel de buiten- als de binnenkant zijn, op basis van overgebleven tekeningen en foto's, minutieus gereconstrueerd. Met name de toenmalige wachtkamer, nu in gebruik als grand café, en de vertrekhal met zijn originele tegelatronen, brengen de bezoeker echt helemaal terug in de tijd. Zelfs de bakstenen zijn op originele ambachtelijke wijze geproduceerd in de enige kolengestookte ringoven die Nederland nog rijk is.

Wat is het grootste vliegtuig ter wereld?

Het grootste vliegtuig is de Antonov An-225 Mriya ('Droom'). Dit 600 ton zware vrachtvliegtuig heeft met zijn spanwijdte van 88,4 m de grootste vleugels van alle vliegtuigen die meer dan eenmaal hebben gevlogen. Van de An-225 is er slechts één gebouwd. Een andere Antonov, de An-124, heeft met zijn 73,3 m de grootste spanwijdte van alle in serie gebouwde vliegtuigen (Guinness World Records 2004). Bij de passagiersvliegtuigen is de Boeing 747 Jumbojet nog steeds de grootste, maar dat duurt niet lang meer. Volgend jaar vliegt de A-380 van concurrent Airbus en dit dubbeldeks reuzenvliegtuig zal dan toch echt de grootste zijn. Overigens is het kleinste vliegtuig ter wereld – waar tenminste één persoon inpast – de Franse Cri Cri, die door twee maaimachinemotortjes met minipropellers wordt aangedreven. Er vliegen twee Cri Cri's in Nederland.

Antonov

Heeft u een vraag voor de rubriek 'Hoe zit dat nou precies?' of wilt u op een andere manier uw ei kwijt in de nieuwsbrief? Laat ons dat dan weten en mail uw inzending naar info@pnl.nl, onder vermelding van: Inzending Nieuwsbrief.

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

Yvonne Hof



Naam

Yvonne Hof

Burgerlijke staat

Samenwonend met Mathijs

Functie

Office Manager PNL

In dienst sinds

1 maart 2004

Opleiding

HBO Leisure Management
in Leeuwarden

Hobby's

Muziek luisteren, hydrospinning en gewoon gezellig met vrienden iets ondernemen

Wat vind je leuk aan dit werk?

Mijn werk is heel afwisselend, ik heb heel veel verschillende projecten onder handen. Ook de mensen die ik in dit werk ontmoet fascineren me vanwege hun luchtvaartenthousiasme

Link met de luchtvaart

Niet direct. Maar nu ik hier werk, snap ik heel goed dat mensen heel bewust voor werk in deze sector kiezen. Het is absoluut een wereld op zich

Verwachtingen luchtvaart

Luchtvaart is zo belangrijk voor de Nederlandse economie, dat steeds meer mensen ervan overtuigd zullen raken dat het anders moet wat betreft luchtvaartwetgeving en de aanpak van bijvoorbeeld geluidshinder. Het PNL doet goed werk met het trekken van deze kar. Het werk is nog niet gedaan maar de resultaten zijn reeds zichtbaar

Quotes

De fusie KLM-Air France

J.C. Spinetta

President-directeur Air France

"Dit is een bepalend moment voor de Europese luchtvaart. Het is voor het eerst dat twee grote spelers met deze ontwikkeling de hele luchtvaart zullen beïnvloeden. Een historisch moment, voor KLM én Air France.

De fusie betekent de eerste luchtvaartmaatschappij gericht op Europa."

Uit: De Telegraaf

L. van Wijk

President-directeur KLM

"We slaan een bladzijde om in de geschiedenis, we gaan samen een nieuwe schrijven met een sterke visie voor de toekomst."

Uit: De Telegraaf

J. de Soet

Topman KLM 1987-1991

"Mijn hart bloedt ook dat KLM geen zelfstandig Nederlands bedrijf meer is. KLM is dertig jaar van mijn leven geweest. Maar we leven in een tijd van snelle geschiedenis waarin niets meer zeker is, maar wel alles mogelijk. Ook een succesvol Air France-KLM."

Uit: NRC Handelsblad

L.J. Brinkhorst

Minister van Economische zaken

"Kies voor je sterke kanten. Wij zijn een risicomijdende samenleving. De essentie van ondernemen is juist dat je geen risico's mijdt. Schiphol blijft een belangrijke aanjager voor groei."

Uit: Parool

Luchtvaart in de samenleving

2e 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.

Philip Hofmeijer brengt de PH-BUK naar Aviodrome

Na twee en een half jaar voor het PNL gewerkt te hebben, stelt Philip Hofmeijer zijn talenten ter beschikking aan het Aviodrome. De afgelopen jaren boekte hij als PNL-directeur onder andere



successen in de overleggen met de overheid betreffende de nieuwe airshowregeling en de Stuurgroep General Aviation. Philip wist de luchtvaart vaak op positieve wijze in het nieuws te laten komen en initieerde de deelname van het PNL in de Koepel Groen. In de volgende nieuwsbrief zullen wij zijn opvolger aan u voorstellen.



Deze PNL-Nieuwsbrief
wordt mede mogelijk
gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

Philip is gevraagd per direct leiding te geven aan het project dat de komst van de Boeing 747-300 met de registratie PH-BUK naar Lelystad mogelijk moet maken. De voor 1 euro van de KLM gekochte 747 staat momenteel op Schiphol-Oost te wachten op transport naar haar nieuwe thuisbasis. Het opzetten van dit monstertransport en de aanleg van de benodigde faciliteiten bij het museum vergen veel werk en financiële middelen. Als alles volgens planning verloopt zal het transport half juli plaatsvinden en is de 'BUK' vanaf dan te bezichtigen op het Luchtvaart-Themapark.

In onze vorige nieuwsbrief heeft u kunnen lezen over het symposium "de Prijs van de Waanzin". Dit is één van de activiteiten van de Koepel Groen, waaraan ook het PNL deelneemt. Het symposium was een groot succes wat direct een enorme stimulans is voor de Koepel Groen om verder te gaan met nieuwe initiatieven.



Milieu- en volksgezondheidsregelgeving blijkt te vaak een zeer beperkte wetenschappelijke basis te hebben. Maatregelen op deze terreinen worden veelal ingegeven door publieke en politieke perceptie, in plaats van gebaseerd te zijn op harde wetenschappelijke gegevens of een degelijke kosten-baten analyse. Dit heeft met name op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en volksgezondheid geleid tot dure, onnodige en soms zelfs contraproductieve maatregelen. Zo ziet de luchtvaart zich geconfronteerd met tal van maatregelen rondom Schiphol die als doel hebben de geluidshinder te beperken. Er werd 823 miljoen euro in de isolatie van woningen gestoken. Dat is € 50.000 per woning, zonder merkbaar resultaat. Hoge kosten en slechts geringe baten gezien het nog steeds groeiende aantal klachten.

Oproep

De Koepel Groen onderneemt op korte termijn twee acties. Geïnteresseerden kunnen, geheel kosteloos, een digitale nieuwsbrief met de laatste ontwikkelingen op dit gebied ontvangen. Daarnaast is er behoefte aan een netwerk, een snelle responsgroep, om snel te kunnen reageren op onderwerpen die de Koepel Groen aangaan. Mocht u zich op willen geven voor één van deze of beide acties, dan verzoeken wij u dat per e-mail te laten weten aan d.karelse@pnl.nl.

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

Samenstelling:

Benno Baksteen • Jan Cocheret
Joyce Fekkes • Simone Jansen
Dominique Karelse • Willem Schmid

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

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

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