



Het kabinet en Schiphol

Na een periode van onderzoek en evaluatie kwam het kabinet op 21 april met een standpunt over Schiphol. Het kabinet wil ervoor zorgen, dat de beloofde groeiimte voor Schiphol beschikbaar komt. Daarnaast worden maatregelen genomen voor het beperken van geluidshinder in de gebieden die verder weg liggen van de luchthaven, het zogenoemde buitengebied.

Saldering

Omwonendenplatforms, milieu-organisaties en regionale overheden reageerden negatief op het standpunt. Zij zijn van mening dat het kabinet de milieugrenzen oprekt om groei mogelijk te maken. Dit is vooral gebaseerd op het voornemen van het kabinet om saldering van geluid mogelijk te maken. Saldering houdt in dat meer geluid bij een bepaald handhavingspunt gecompenseerd mag worden met



Foto: Amstelveenweb.com

minder geluid in een ander punt. Van het oprekken van milieugrenzen is hierbij echter geen sprake, omdat de totale geluidsbelasting niet zal toenemen. Hierdoor blijft de geluidsbelasting binnen de grenzen van het Schipholbeleid.

Mainport behouden

Het kabinet kiest voor saldering omdat uit de evaluatie van het Schipholbeleid is gebleken, dat de beoogde groeiimte voor Schiphol nu niet volledig benut kan worden. Dit komt door de destijds gekozen beleidsinstrumenten. Voor de mainportfunctie van Schiphol is het niettemin wel van belang dat de

luchthaven aan een groeiende vraag naar vervoer kan voldoen. Wanneer de mogelijkheden hiertoe onduidelijk zijn, bestaat de kans dat luchtvaartmaatschappijen hun toevlucht nemen tot andere netwerkluhthavens. Dat zou het einde kunnen betekenen voor de netwerkfunctie van Schiphol.

Het kan zoveel beter

Het kabinet constateert dat het huidige beleid 'in het algemeen goed werkt'.

Maar ondanks een verminderd aantal ernstig geluidsgehinderde mensen, komen er nog steeds te veel klachten binnen. Daarom is deze constatering niet juist. Het beleid werkt niet goed. Niet voor Schiphol, maar zeker ook niet voor de omwonenden. Het is te ingewikkeld en vooral gestoeld op het beperken van decibellen. Terwijl andere factoren, zoals de mate van zegen-schap over de blootstelling aan geluid en een

goede of slechte verstandhouding met de veroorzaker van geluid, minstens zo bepalend zijn voor de hinderbeleving. Daarom is het wel positief dat het kabinet instemt met een wetsvoorstel dat het mogelijk maakt voor omwonenden en Schiphol om gezamenlijk te zoeken naar verbeteringen in aanvliegroutes en vliegprocedures. Van belang hierbij is dat het rijk de ruimte tot experimenteren niet weer dichttimmer met allerlei regels en daarmee de kans op minder hinder wegneemt.

Zie voor meer informatie over dit onderwerp de website van het PNL en www.schipholbeleid.nl

Aankondiging

SYMPOSIUM



27 JULI 2006

INFORMATIE EN AANMELDEN: 0320-284 234
WWW.PNL.NL



Beveiliging en Veiligheid in de luchtvaart

Security en Safety, in gewoon Nederlands 'Beveiliging en Veiligheid', zijn twee termen die onlosmakelijk met luchtvaart verbonden zijn. Achter deze twee termen gaat een wereld schuil van procedures, maatregelen en andere zaken die er mede voor zorgen dat vliegen zo veilig is. Het PNL wil hier met een symposium op 27 juli (net vóór de drukste dag op Schiphol) aandacht aan besteden. Aan de orde komen onder andere de veiligheid van het vliegen zelf, onderhoud en inspectie van vliegtuigen en de beveiliging op Schiphol. Op het symposium spreken Helma Neppérus (Hoofddirecteur Inspectie Verkeer en Waterstaat), Mr. Ad Rutten (Operationeel Directeur Schiphol), een vertegenwoordiger van de ANVR en de voorzitter van het PNL, Benno Baksteen. Geïnteresseerden kunnen zich via mail of telefoon bij het PNL aanmelden.



Air Fun

Erfelijk aangestoken door het luchtvaartvirus, haalde hij in 1985 zijn brevet en ruim 20 jaar later staat Erik Bosman nog altijd aan het roer van ballonvaartbedrijf Air Fun. Klandizie baart hem geen zorgen. Zons-
ondergang in Noord-Brabant of besneeuwde bergtoppen in de Alpen, iedereen wil wel genieten van het adembenemende uitzicht vanuit een luchtballon.

Een professionele tak van sport

Liet de ballonvaart zich in de beginjaren '80 nog omschrijven middels kreten als 'vrije jongens' en 'hobbyisme', tegenwoordig speelt zij een serieuze rol binnen de luchtvaartsector. Met een vloot van 450 luchtballonnen vervoeren 270 ballonvaarders jaarlijks tienduizenden passagiers. Net als hun collega's in de 'geveugelde luchtvaart' hebben zij een uitgebreide opleiding gevolgd en ondergaan zij en hun materieel periodiek medische en veiligheidsinspecties.

De ballonnen van Air Fun kiezen zo'n 180 keer per jaar het luchtruim waarbij ze een kleine 1.000 passagiers vervoeren. Ballonvaren kan het hele jaar door. Van mei tot oktober is er echter overdag teveel thermiek en wordt er in die periode alleen 's avonds gevaren. Omdat een luchtballon 'op de wind' vaart, heerst er in de mand totale windstilte. Hierdoor kunnen zelfs hartje winter op een hoogte van 1.500 tot 3.500 meter winterjassen thuisgelaten worden.

Zachte landing

Naast alle essentiële attributen neemt Erik ook een speciaal 'noodzakelijk' object mee in zijn mand. Na een landing kan de eigenaar van de landingsplek altijd rekenen op een flesje wijn.

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Dubai-bye-Schiphol?

Grootste winkelcentrum, hoogste indoorskibaan, grootste amusementspark, eerste 7-sterren hotel en binnenkort het hoogste gebouw ter wereld. Een greep uit de records die Dubai op haar naam heeft gezet en nog gaat zetten. Als je daar ook nog de grootste luchthaven aan toevoegt, dan mag je je afvragen of wij ons niet eens flink achter de oren moeten gaan krabben.

Dubai, één van de zeven Verenigde Arabische Emiraten, is in tien jaar tijd uitgegroeid tot een plek van naam. Tot voor kort kwamen de inkomsten nog voornamelijk uit olie, tegenwoordig wedt men op meerdere paarden. Hotels schieten als paddestoelen uit de grond, financiële centra ontstaan als bij toverslag, miljarden worden geïnvesteerd om Dubai op de kaart te zetten. Stuwende kracht is Sjeik Mohammed al-Maktoum. Een man die de uitspraak 'geen woorden maar daden' bedacht lijkt te hebben. In plaats van jarenlange procedures en voortslappende discussies, zoals we die in Nederland maar al te goed kennen, wordt er in Dubai 'gewoon gebouwd'.



Foto: Tom Pankratz

Toekomst Schiphol

Van de in totaal 12,3 miljard dollar die in Dubai geïnvesteerd wordt, gaat er 8,3 naar de nieuwe luchthaven Jebel Ali International Airport (JAIA). Het huidige Dubai International Airport is met 22 miljoen passagiers per jaar ongeveer half zo groot als Schiphol. Maar met een huidige jaarlijkse groei van 14% en een verwacht passagiersaantal van meer dan 100 miljoen in 2020 zou er wel eens zwaar weer op komst kunnen zijn voor onze nationale luchthaven.

Loopt het nu allemaal echt zo'n vaart? Niet iedereen is die mening toegedaan. Dubai ligt volgens de optimistisch gestemde ongunstiger dan Schiphol, heeft een klein achterland en boort een totaal andere markt aan. Daarbij zou Air France-KLM voldoende groei leveren voor een gezonde toekomst. Tenslotte is het nog maar de vraag of de groei van de afgelopen jaren zich wel in dezelfde mate en snelheid doorzet.

Gunstige ligging

Tegenover de optimisten staan degenen die wel degelijk vrezen voor de positie van Schiphol. Ruim veertig procent van alle

Schiphol-passagiers zijn de voor de luchthaven uiterst belangrijke overstappers. Net als Nederland heeft Dubai een kleine eigen markt. Ontwikkeling van een uitgebreid netwerk is dan noodzakelijk en overstappende passagiers zijn hierbij onmisbaar. Door haar gunstige geografische ligging kan Dubai zowel de Afrikaanse, Europese als Aziatische markt bedienen. Vooral voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen wordt het interessant om niet via Schiphol, maar via het Midden-Oosten naar Azië te vliegen. Daar komt nog bij dat de overheid bereid is om JAIA met verlies te laten draaien en lage tarieven te berekenen om meerdere luchtvaart-

maatschappijen binnen te halen. Bovendien hebben vliegtuigen een steeds groter bereik, waardoor tussenlandingen op Europese vliegvelden overbodig worden.

Grote investeringen

Naast de ruim acht miljard dollar voor de nieuwe luchthaven, wordt er ook vijftien miljard geïnvesteerd in een internationaal luchtvaartcentrum. Met het nieuw te bouwen Dubai Aerospace Enterprise worden zo'n 30.000 banen gecreëerd. Men verwacht vóór 2015 een leidende positie op het gebied van vliegtuigleasing, luchtvaartopleidingen, onderhoudsdiensten en bouw, reparatie en assemblage van vliegtuigen verworven te hebben.

Niet afwachten

De ambities van dit oliestaatje zijn duidelijk. Hoe wij precies moeten anticiperen op de mogelijke consequenties voor Nederland, is nog niet zo makkelijk te bedenken. Duidelijk is wel dat achteroverleunen en afwachten niet de juiste strategie is. Dubai zou zich wel eens als een geduchte luchtvaartconcurrent kunnen gaan manifesteren.

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.

Luchtzak

Door temperatuurverschillen kunnen in de lucht onzichtbare golven ontstaan waarin de luchtmassa op en neer gaat. Deze golven zijn vergelijkbaar met golven in het water en geven de passagier het idee dat het vliegtuig over een hobbelige weg rijdt.

Dit noemt men turbulentie. Bij zware turbulentie zijn de golven heftiger en kan het voorkomen dat een vliegtuig plotseling enkele decimeters daalt. Is dit gevaarlijk? Nee. Wel onplezierig. Doordat de daling zich zo snel voltrekt, kunnen zelfs passagiers los van hun stoel komen en kan het lijken alsof het toestel honderden meters is gezakt.

We nemen het vliegtuig omdat we ergens naar toe willen en als we dan toch een paar uur in zo'n aluminium buis zitten is het wel prettig om iets te eten en te drinken. Het bedrijf KLM Catering Services (KCS) verzorgt de catering voor zes luchtvaartmaatschappijen. Heeft u enig idee wat er bij een van de grote Schipholcaterars doorheengaat? Om jaarlijks ruim twintig miljoen passagiers van maaltijden en drankjes te voorzien levert KCS iedere maand circa zes miljoen belegde broodjes en sandwiches, 750.000 kilo fruitsalade, zes miljoen desserts, 33.000 kilo noten en zuidvruchten en 1,4 miljoen liter alcoholvrije dranken.

Catering

Quotes

Standpunt Kabinet Schiphol

Wim Derksen en Jan Nekkers
voorzitter en secretaris
procescommissie Evaluatie
Schipholbeleid

"Het nieuwe Schipholbeleid moet zich vooral richten op het wegnemen van het wantrouwen tussen alle partijen. Daarmee ontkennen we niet dat veel burgers hinder ondervinden van Schiphol. Maar ervaren hinder is hier een optelsom van decibellen en gebrek aan vertrouwen. Schiphol is in vergelijking met andere luchthavens niet opvallend lawaaiig. Toch zijn er relatief veel klachten. Omwonenden ervaren het geluid vooral als hinder, omdat ze Schiphol en de overheid niet vertrouwen."

Uit: NRC Handelsblad

Paul de Krom
kamerlid VVD en woordvoerder
voor luchtvaart

"Als sector en omwonenden samen het initiatief nemen om zowel voor omwonenden als voor sector de situatie te verbeteren, dan moet je daar snel op inspelen. Natuurlijk moet dat zorgvuldig gebeuren. Maar we moeten niet vervallen in een juridisch steekspel waardoor dit soort breed gedragen initiatieven wordt ontmoedigd. De VVD wil dat het kabinet hier snel op inspelt, met of zonder formele wetswijziging."

Uit: bericht VVD Nieuwsdienst

Melanie Schultz van Haegen
staatssecretaris ministerie van
Verkeer en Waterstaat

"Er zijn 35 handhavingpunten in de directe omgeving van Schiphol en het vlieglaawaai daarbuiten mag nooit boven de 58 decibel uitkomen. Behalve de geluidsbeperkende maatregelen van de luchtvaartsector zelf, gaan wij daar straks ook veel meetpunten en flietspalen neerzetten."

Uit: NRC Handelsblad

Joris Wijnhoven
campagneleider Milieudefensie

"Voor deze evaluatie van de nieuwe luchtvaartwet heb ik maar één woord: volksverlakerij. De commissie Eversdijk heeft kennelijk drie jaar lang voor niets gewerkt aan verbeterde regels voor Schiphol. Alles draait om extra groei. Met traukjes wordt nog geprobeerd te verhullen wat er echt aan de hand is: alle belemmeringen voor groei worden uit de weg geruimd om de luchthaven ter wille te zijn."

Uit: Persbericht Milieudefensie

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

E I M Y C O L T H O F F



Naam

Elmy Colthoff

Burgerlijke staat

Gescheiden, 3 kinderen, 4 kleinkinderen

Functie

Vrijwilligster PNL-archief

In dienst sinds

1999

Opleiding

M.O. Lichamelijke Opvoeding en Engels

Hobby's

Bergwandelen, langlaufen, zwemmen, fitness, hockey, tennis, lezen, reizen

Wat vind je leuk aan dit werk?

Op de hoogte blijven van alles in de luchtvaart en een klein steentje bijdragen aan de promotie van de luchtvaart in de breedste zin. Het werken met het jonge PNL-team is een feest.

Link met de luchtvaart

In de jaren '40 en '50 was ik stewardess bij de KLM en vloog onder andere op de De Havilland, de DC-4 en de Constellation.

Verwachtingen luchtvaart

De luchtvaart in Nederland zit in een cruciale tijd. Ik hoop dat politiek Den Haag het belang van Schiphol, de KLM en de regionale vliegvelden op waarde schat en de mogelijkheid biedt om concurrerend te zijn.



Luchtvaart in de samenleving

Alle belangrijke luchtvaartfeiten in een handig en geheel vernieuwd boekje. Bestellen? Maak dan €8,50 over op PNL-bankrekening 10.53.58.126, onder vermelding van 'Lids'. U krijgt de brochure dan zo snel mogelijk thuisgestuurd. Voor donateurs en sponsors van het PNL geldt tot 1 augustus een speciale introductieprijs van 5 euro. Wilt u meer exemplaren ontvangen, neem dan eerst even contact met ons op.

Groningen Airport Eelde bestaat 75 jaar

In de jaren twintig van de vorige eeuw groeide in Noord-Nederland de behoefte om aangesloten te worden op het lucht netwerk. Nadat op het voormalige Hakenkampsveld een geschikte plek was gevonden, waren tijdens de feestelijke opening op 23 mei 1931 40.000 mensen getuige van het startsein voor de geschiedenis van Groningen Airport Eelde.



Eindelijk baanverlenging?

Al meer dan twintig jaar staat verlenging van de hoofd baan van 1800 naar 2500 meter hoog op het wensenlijstje van de luchthaven. Een langere baan maakt het mogelijk dat de grotere toestellen zonder tussenstop naar verre bestemmingen kunnen vliegen. Ook kan er met dergelijke vliegtuigen per vlucht meer vracht vervoerd worden. Vanwege de beperkte baanlengte zijn veel van de vliegtuigen nu maar half gevuld. Deze verspilling moet na verlenging van de baan tot het verleden behoren. In 1979 werd door de regering uitgesproken dat verlenging van de hoofd baan wenselijk is. In maart 2006 gaven staatssecretarissen Schultz en Van Geel een positief advies voor baanverlenging. Uiterlijk september dit jaar doet de Raad van State hierover een definitieve uitspraak.

Feest

Ter ere van het 75 jarig bestaan is er van mei tot september in de terminal een expositie. En na een Open Dag op 13 mei zal het jubileum op 23 mei met alle gebruikers van het vliegveld gevierd worden. Voor meer informatie over deze en andere evenementen op GAE verwijzen wij u naar www.gae.nl.

Een van de wensen van de stad Groningen was een lijndienstverbinding met Schiphol. Deze kwam er wel, maar was helaas geen lang leven beschoren. Met twee passagiers per dag bleek óf de behoefte te klein óf de retourprijs van 28,50 gulden voor de meeste mensen toch een te grote greep in de buidel. Tijdens de oorlog stond het vliegveld onder militair bewind, maar na de bevrijding heeft Groningen de draad weer opgepakt met een complete verbouwing. In 1961 werd een volgende mijlpaal bereikt. Dat jaar verwelkomde het vliegveld voor het eerst in haar geschiedenis een groot straalvliegtuig.

Regio

Tegenwoordig is Groningen Airport Eelde (GAE), dat overigens niet in Groningen maar in Drenthe ligt, een regionale luchthaven van betekenis. De luchthaven is sinds 2004 voor 60 procent in handen van beide provincies. De gemeentes Assen, Groningen en Tynaarlo bezitten gezamenlijk 40 procent. Naast zakelijke, recreatieve en maatschappelijke vluchten, waaronder ook donor- en traumahelikoptervluchten, is er op werkdagen een lijndienst naar het Schotse Aberdeen. Bovendien vliegen er ook deze zomer weer iedere week ruim

dertig charters naar twaalf verschillende bestemmingen. In 2005 telde GAE in totaal 47.265 vliegbewegingen en reisden er ruim 160.000 passagiers via de noordelijke luchthaven. Ook worden er jaarlijks meer dan honderd piloten opgeleid door de op het vliegveld gevestigde vliegscholen Dutch Flight Academy en KLM Flight Academy.

Foto's: GAE



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.

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de stichting Platform Nederlandse Luchtvaart

Samenstelling:

Jan Cocheret • Joyce Fekkes
Maud Gosink • Simone Jansen

Adres:

PNL
Schiphol 1928-gebouw
Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad

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

Vormgeving, lay-out & productie:

Mysotis ontwerp en meer...
Amersfoort

Telefoon 0320-284234
Fax 0320-288125

ISSN: 1569 - 917X
Rabobank 10 53 58 126

Voor meer informatie over het PNL, haar activiteiten en publicaties verwijzen wij u graag naar onze website

www.pnl.nl

Dagelijks actueel luchtvaartnieuws!

Het PNL is een onafhankelijke stichting en wordt ondersteund door ruim 3000 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