

Wat vindt Nederland van de ticketheffing?

De voorgenomen heffing op vliegtickets blijft de gemoederen stevig bezighouden. Deze zogenaamde milieuheffing roept veel weerstand op bij organisaties als Consumentenbond, ANWB en ANVR. In de tweede nieuwsbrief van dit jaar vertelden wij u dat ook het PNL geen voorstander is van het plan. De heffing doet niets voor het milieu, het maakt alleen het vliegen onnodig duurder. De opbrengst van de heffing zal bovendien niet opwegen tegen het verwachte verlies aan inkomsten.

Het geld zal voortaan simpelweg in het buitenland verdiend worden, omdat de vraag naar luchtvervoer natuurlijk gewoon blijft bestaan.



Onderzoek ticketheffing

Het PNL heeft bureau Synovate/Interview laten onderzoeken hoe de Nederlander denkt over de ticketheffing. Het blijkt dat 51% van de Nederlandse bevolking tegen de ticketheffing is. Slechts 34% is positief. Bij invoering van de heffing overweegt 45% van de reizigers uit te wijken naar luchthavens over de grens. Voor 78% van de reizigers is ticketheffing geen reden om minder te gaan vliegen.

In persberichten, opiniestukken en gesprekken met beleidsmakers en Tweede Kamerleden heeft het PNL haar standpunt duidelijk gemaakt en input geleverd aan de discussie. Dit zullen wij de komende tijd natuurlijk blijven doen.



Deze nieuwsbrief wordt verstuurd in milieuvriendelijke verpakingsfolie.



PNL doet mee in Europa

Het PNL is een partij die meetelt in Nederlandse discussies rond luchtvaart. Maar zowel debat als besluitvorming vinden steeds meer in Europees verband plaats. Het PNL is ook daar actief.

EU ETS

Een actueel Europees thema is het emissiehandelssysteem EU ETS. Dit systeem is een goede maatregel om emissies van broeikasgassen door luchtvaart te reguleren, maar kan de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen in gevaar brengen. Eerder dit jaar heeft het PNL een Engelstalige brochure uitgebracht, getiteld 'Aviation and Climate: making the EU ETS work'. Deze brochure is aangeboden aan leden van het Europees Parlement en het lijkt erop dat dat een goede zet is geweest. Onze standpunten en argumenten zijn inmiddels duidelijk zichtbaar in de Europese discussies.

EASA

Enkele jaren geleden is het European Aviation Safety Agency (EASA) opgericht. Deze organisatie ontwikkelt namens de Europese Commissie wetten en regels op het gebied van luchtvaartveiligheid en houdt toezicht op het

naleven daarvan. De activiteiten en bevoegdheden van EASA nemen de laatste tijd sterk toe.

Het PNL maakt deel uit van EGAST (European General Aviation Safety Team), een EASA-werkgroep waarin veiligheid in de 'kleine' luchtvaart centraal staat.

Single European Sky

Tot slot is al jaren sprake van invoering van een gezamenlijk Europees luchtruim. Deze zogenaamde Single European Sky levert grote voordelen op. Zo kan bijvoorbeeld door het verminderen van verkeersopstoppingen in de lucht de CO₂-uitstoot door vliegtuigen met tien tot twaalf procent afnemen. Europese besluitvorming is echter complex en daardoor traag. Er is overeenstemming nodig tussen 27 landen, waarbij alle betrokkenen individuele belangen verdedigen. Het PNL volgt de ontwikkelingen nauwlettend en probeert waar mogelijk een faciliterende rol te spelen.

2008 jubileumjaar

Het jaar is alweer bijna voorbij, een nieuw jaar staat voor de deur. Het PNL wenst haar donateurs, sponsors en relaties een gezond, gelukkig en succesvol 2008! Een bijzonder jaar, omdat het PNL dan tien jaar bestaat. Daar zult u nog het een en ander van merken...

Richard Mooyman wint PNL-persprijs

De PNL-persprijs 2007 is gewonnen door Richard Mooyman, journalist bij het Haarlems Dagblad. Mooyman ontving de prijs, een zilveren vouwvliegtuig, uit handen van minister Eurlings tijdens het jaarlijkse Schipholdiner. Volgens de jury kenmerkt Mooymans omvangrijke productie zich door "objectieve, onafhankelijke en onpartijdige nieuwsverhalen, achtergronden, features en varia".



Foto: Capital Photos

André Kuipers

Tijdens het Schipholdiner was voor de aanwezigen nog meer van het PNL te zien. Astronaut André Kuipers benadrukte in de film 'Geef luchtvaart de ruimte' het innovatieve karakter van luchtvaart en het belang van luchtverbindingen voor Nederland. Deze film is gemaakt door Cilly Dartell met inhoudelijke ondersteuning van het PNL, in samenwerking met de Kamer van Koophandel Amsterdam.



Foto: Schiphol Group

Vliegtuigen en vogels

Vliegtuigen en vogels maken gebruik van hetzelfde luchtruim. Dat betekent dat ze met elkaar in botsing kunnen komen. Meestal wint het vliegtuig, een enkele keer de vogel.

Onderzoek

Het Nederlandse Bureau Waardenburg heeft verschillende onderzoeken gedaan naar de verstoring van flora en fauna door vliegtuigen. Gekeken is naar de internationaal beschikbare kennis over vogelverstoring. De conclusie is dat bij vlieghoogtes boven een kilometer en een horizontale afstand van twee kilometer of meer, geen significante verstoringseffecten optreden. Wordt er lager gevlogen dan een kilometer, dan kan een lichte verstoring worden verwacht, al is het niet waarschijnlijk dat vogels het gebied in dat geval geheel of gedeeltelijk verlaten. In de onderzoeken wordt overigens al gesproken van verstoring, zodra een verandering in het gedrag van de vogels plaatsvindt. Als de veranderingen in het gedrag langdurig en frequent zijn, zou het uiteindelijk gevolgen kunnen hebben voor de gezondheid van de vogels.

Gewenning en maatregelen

Ondanks het geluid dat vliegtuigen en helikopters produceren, vormen vliegvelden een aantrekkelijke leefomgeving voor vogels. Het zijn grote open ruimtes waar de bemoeienis van de mens met de natuur gering is. Bovendien blijken vogels snel te wennen aan vliegtuigeluid. Dat kan gevolgen hebben voor de vliegveiligheid.

De kans op een aanvaring tussen een vliegtuig en een vogel is het grootst tijdens de start en de landing. Om die

kans zo klein mogelijk te houden wordt door tal van maatregelen de vogelstand op vliegvelden zo laag mogelijk gehouden. Het luchthaventerrein wordt minder aantrekkelijk gemaakt voor vogels door het aanpassen van de vegetatie, zoals het planten van speciale grassoorten, het verwijderen van struiken en door het gras langer te houden. Maar ook het beperken van de voedselaanwezigheid door de bestrijding van prooidieren en het beperken van waterrijke gebieden in de omgeving. Ondanks deze maatregelen blijven vliegvelden in trek bij vogels en moeten start- en landingsbanen regelmatig vogelvrij gemaakt worden. Dit doen vogelwachters die de vogels met luide knallen en laserstralen weggagen. Ook het gebruik van opgenomen angstkreten van diverse vogelsoorten en de inzet van getrainde valken is een beproefde methode om vogels te weren. Op Schiphol zet men ook border collies in, honden die normaal gesproken schaapskuddes in het gareel houden.

Ervaring

De natuur is blijkbaar goed in staat om zich aan te passen aan luchtverkeer. Als het toch mis gaat, zo blijkt uit onderzoek van de Koninklijke Luchtmacht op Vliegbasis Eindhoven, zijn het meestal jonge vogels die in aanvaring komen met een vliegtuig. Dit duidt erop dat vogels letterlijk leren leven met de aanwezigheid van vliegtuigen. Op jonge leeftijd missen ze de nodige ervaring en kennis, met soms voor hen fatale gevolgen.

Nieuwsbrief nieuwe stijl

In de loop van ons tienjarig bestaan is er veel bereikt. Gedurende de eerste jaren hebben wij hard aan de weg getimmerd om onze boodschap te laten horen. Inmiddels kloppen pers en publiek in toenemende mate bij ons aan voor kennis en advies en wordt onze deskundigheid op luchtvaartgebied ook door de politiek regelmatig gebruikt.

Maandelijks nieuws

In het kader van verdere ontwikkeling en professionalisering houden we ook onze communicatiemiddelen regelmatig tegen het licht. Om zo actueel mogelijk te kunnen blijven, zullen wij u vanaf 2008 met een maandelijks digitale nieuwsbrief nóg beter en frequenter op de hoogte brengen van onze visie op actuele onderwerpen, de acties die wij ondernemen en de resultaten daarvan. Deze informatie zal bovendien ook op onze website te vinden zijn. Als donateur of sponsor ontvangt u dan nog één keer per jaar een papieren nieuwsbrief. Hierin staan naast een jaaroverzicht van onze activiteiten en resultaten ook achtergrondartikelen over de ontwikkelingen in de luchtvaart.

Halverwege 2008 vindt een evaluatie plaats, waarbij ook uw mening telt. Wij horen dus graag van u via info@pnl.nl of 0320-284234. Geef u ons nog wel even uw emailadres door?

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.

Geluidsbarriere

Geluid beweegt zich door de lucht in de vorm van drukgolven. De snelheid van het geluid is afhankelijk van de temperatuur. Dichtbij de grond is de geluidssnelheid ongeveer 1200 km per uur. Sommige (militaire) vliegtuigen gaan sneller. Bij lage vliegsnelheden verplaatsen de geluidsgolven zich sneller dan het vliegtuig en verspreiden ze zich gelijkmatig in cirkels eromheen. Boven de geluidssnelheid kunnen de golven niet meer weg en ontstaat bij de punt van het toestel één grote drukgolf. Deze wordt op de grond waargenomen als een knal. Chuck Yeager vloog in 1947 als eerste mens sneller dan het geluid. Hij ondervond dat bij benadering van de geluidssnelheid de drukgolven zo hevig werden dat het besturen van zijn toestel zeer moeilijk werd. Eenmaal boven de geluidssnelheid was dit effect voorbij. Sindsdien spreekt men over het doorbreken van de 'geluidsbarrière'.

Dagelijks handelt Schiphol, deels geautomatiseerd en deels handmatig, zo'n 120.000 stuks bagage af. Onder het luchthaventerrein ligt, verspreid over vijf sorteergebieden, een stelsel van sorteermachines, bagagekarretjes, verzamelbakken en 22 kilometer transportbanden, kettingtransporteurs en rails. Een computersysteem bepaalt aan de hand van een streepjescode op het label of bagage afkomstig is van arriverende, vertrekkende of overstappende passagiers. De arriverende bagage gaat zo snel mogelijk naar de bagagebanden in de aankomsthallen, vertrekkende en transferbagage wordt vervoerd naar het juiste vliegtuig. Bagage die niet direct een volgende bestemming heeft, wordt opgeslagen en automatisch op het juiste moment weer in het afhandelingssysteem teruggezet. Afhandeling van bagage met uitzonderlijke vormen of afmetingen of met een te hoog gewicht gebeurt handmatig. Alle bagage wordt onderweg automatisch gescreend. Verdachte objecten doorlopen steeds strengere controles totdat de computer of een medewerker deze vrijgeeft.

Bagage

Katern Veiligheid

Om beeldvorming en besluitvorming over luchtvaart te optimaliseren zorgt het PNL dat alle kennis en informatie op luchtvaartgebied begrijpelijk, verifieerbaar en toepasbaar wordt gepresenteerd. 'Introductie luchtvaart – Van analyse tot beleid' is één van de PNL publicaties. Na 'Klimaat en luchtverontreiniging' en 'Geluid' verschijnt eind van dit jaar het derde katern 'Veiligheid'. Dit katern behandelt de huidige stand van zaken in het (inter-)nationale denken over de veiligheid van vliegen. Luchtvaartveiligheid kent twee aspecten, de interne en de externe veiligheid. Interne veiligheid is de kans te verongelukken als inzittende van een vliegtuig. Externe veiligheid is de kans om op de grond te verongelukken door een neerstortend vliegtuig. Nederland kent ook het zogenaamde 'groepsrisico'. Uitgelegd wordt in hoeverre dit daadwerkelijk iets te maken heeft met veiligheid. Tot slot wordt ingegaan op de beveiliging, die bedoeld is om het leven veiliger te maken door aanslagen te voorkomen.

'Introductie luchtvaart – Van analyse tot beleid' wordt uitgegeven door Sdu Uitgevers.

Voor meer informatie en bestellingen: www.sdu.nl.



Quotes

Innovatieprogramma Luchtvaart: Schiphol stiller, schoner en beter bereikbaar

Ben Droste

Directeur NIVR

"We kunnen met dit plan in de wereld enorm naam maken. Het zal groot opzien baren."

Uit: *De Telegraaf*

Michel Bezuijen

Wethouder gemeente Haarlemmermeer

"De gemeente ziet het als een verzameling onderzoeken waarmee de luchtvaartsector en de wetenschap samen bezig zijn. Of de resultaten van die onderzoeken voldoende zijn om de overlast van het vliegverkeer in Haarlemmermeer te verminderen zal nog moeten blijken."

Uit: *Het Parool*

Redactie Trouw

"Dat wetenschappelijke instituten als TNO en de TU Delft zich door de branche hebben laten meeslepen in een platte luchtvaartlobby, is wel bedenkelijk. Het zal altijd slalommen blijven tussen milieu en economie rond Schiphol, en het een zal altijd ten koste gaan van het ander. Het minste wat de luchtvaartsector en de politiek kunnen doen, is daar nu eindelijk eens klare taal over spreken."

Uit: *Redactioneel commentaar Trouw*

Paul Tang

Tweede Kamerlid PvdA

"Het is mooi dat de luchtvaartsector invulling geeft aan de dubbel-doelstelling. Zo hoort het. Maar de plannen maken nog wel een futuristische indruk."

Uit: *NRC*

Theo Backx

Voorzitter bewonersvereniging Hoofddorp-Noord

"Schiphol is serieus bezig."

Uit: *NRC*

Mirjam de Rijk

Algemeen directeur Stichting Natuur en Milieu

"Schiphol wil van alles verduurzamen, als het vliegverkeer maar met 20 procent mag groeien. Terwijl het vliegverkeer juist verantwoordelijk is voor 99 procent van alle milieu- en geluidsproblemen op Schiphol. Het is te bizar voor woorden om een duurzaamheidsplan te lanceren zonder ook maar één woord te wijden aan beperken van de groei van het vliegverkeer."

Van: www.snm.nl



Luchtvaart in de samenleving

Alle belangrijke luchtvaartfeiten in een handig 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. Wilt u meer exemplaren ontvangen, neem dan eerst even contact met ons op. U kunt de brochure ook via onze website bestellen.



Eilanden van Stille...

Het PNL heeft enkele maanden geleden kennisgenomen van de resultaten van het project 'Eilanden van Stille' van Stichting Natuur en Milieu. Dit project, mede gefinancierd door de overheid, had tot doel te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om "stille gebieden op de grond ook te vrijwaren van verstoring door overvliegende vliegtuigen".

Vliegen onmogelijk

De aanbevelingen liegen er niet om. In de visie van de stichting moet recreatief vliegen boven grote delen van Nederland onmogelijk worden gemaakt. Men heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht om de aanbevelingen om te zetten in beleid. Deze zijn echter eenzijdig en getuigen op onderdelen van gebrek aan kennis van de luchtvaart. De verenigde General Aviation sector heeft, in samenspraak met het PNL, de minister hiervan op de hoogte gesteld. Zodra zich nieuwe ontwikkelingen voordoen zullen wij deze uiteraard bekendmaken.

Hoe denkt u over geluid in uw woonomgeving?

In opdracht van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Schiphol (CROS) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vindt de komende twee jaar het Onderzoek GeluidsErvaring plaats. Dit onderzoek is bedoeld om in kaart te brengen hoe bewoners van Noord- en Zuid-Holland denken over geluid in hun woonomgeving. De vragen hebben deels betrekking op Schiphol en de luchtvaart in Nederland.

Meld u aan!

Het PNL ondersteunt objectief onderzoek en roept u op hieraan deel te nemen. Woont u in Noord- of Zuid-Holland? Meld u dan aan via www.geluidservaring.nl. Er zijn geen kosten aan verbonden en u kunt uw deelname op ieder moment stopzetten.

Kort nieuws:

17 september • Het kabinet stemt in met het instellen van DEGAS (Dutch Expert Group on Aviation Safety), een college dat de regering adviseert over veiligheidsaspecten van de burgerluchtvaart in Nederland.

25 september • De TU Delft presenteert het nieuwe materiaalconcept CentrAl dat vliegtuigen in de toekomst sterker en zuiniger kan maken.

5 oktober • Het vliegverkeer rond Schiphol is niet de oorzaak van gewasschade bij glastuinders in de regio Aalsmeer, zo concludeert minister Verburg in een brief aan de Tweede Kamer.

10 oktober • Bewonersplatforms rondom Schiphol noemen het Innovatieprogramma Schiphol "een propagandaverhaal, larioek, gebakken lucht".

15 oktober • Airbus levert de eerste A380 aan Singapore Airlines.

16 oktober • IATA-topman Giovanni Bisignani noemt de

Nederlandse ticketheffing ineffectief, ongepast, contraproductief en bovendien tegen de internationale regels.

17 oktober • In Keulen wordt EGAST (European General Aviation Safety Team) opgericht, een Europees veiligheidsinitiatief voor de general aviation.

13 november • De Tweede Kamer gaat akkoord met invoering van de ticketheffing.

14 november • De Tweede Kamer steunt het kabinetsbesluit om de aandelen van luchthaven Schiphol volledig in handen van de overheid te houden.

14 november • Het Europees Parlement neemt het besluit om luchtvaart op te nemen in het emissiehandelssysteem EU ETS.

Voor overig actueel luchtvaartnieuws en voor informatie over het PNL en haar activiteiten en publicaties, verwijzen wij u graag naar onze website.

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de stichting Platform Nederlandse Luchtvaart

Samenstelling:

Jan Cocheret • Joyce Fekkes
Simone Jansen • Marc Verschoor
Herman van der Werf

Vormgeving, lay-out & productie:

Myosotis ontwerp en meer...
Amersfoort

Adres:

PNL
Schiphol 1928-gebouw
Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad
Telefoon 0320-284234
Fax 0320-288125
E-mail: info@pnl.nl

www.pnl.nl

ISSN: 1569 - 917X

Rabobank 10 53 58 126

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE

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 • Henk Schrier, secretaris-penningmeester
Hans Bakker • Paul Nouwen • Arno van der Holst • Frans de Bruijn • Rudy Stroink