



Uitbreiding Lelystad, zegen of nachtmerrie?

Lelystad Airport wil uitbreiden. Een baanverlenging moet het mogelijk maken om over een aantal jaren van Lelystad naar diverse Europese bestemmingen te vliegen. Niet iedereen zit te wachten op het geluid van Boeings 737 en Airbusen A320. Maar wordt de soep nou echt zo heet gegeten als zij wordt opgediend?

De uitbreidingsplannen van het vliegveld hebben tot enige onrust geleid onder de inwoners van Flevoland. Deze onrust komt grotendeels voort uit onwetendheid. Begrijpelijkerwijs kan niet iedereen direct overzien wat een groter vliegveld betekent voor de eigen leef- en woonsituatie. Terwijl feitelijke informatie essentieel is, schetsen groepen als de VIVF (Verontruste Inwoners Van Flevoland), niet gehinderd door feiten of onderzoek, overdreven en sombere toekomstscenario's. Onder het mom 'mensen objectief te informeren', wordt heel bewust ingespeeld op onrustgevoelens. Zo zou Lelystad Airport een tweede Schiphol worden. Dergelijke uitspraken zijn niet realistisch, ondermijnen het vertrouwen en staan daardoor een goede relatie tussen



Bron: Lelystad Airport

luchthaven en omgeving in de weg. Op die manier wordt de regio een reële kans op een belangrijke economische impuls ontnomen.

PNL-folder

Volgens het PNL moeten feiten en cijfers, in plaats van emotie en perceptie, als basis voor luchtvaartbeleid dienen. Daarom hebben ongeveer 50.000 huishoudens in Flevoland een PNL-folder ontvangen met daarin de echte feiten over de uitbreiding van Lelystad Airport. Het PNL reageert hiermee op de ongefundeerde uitspraken die door de

VIVF zijn gedaan. Het is uiteraard belangrijk om de uitbreidingsplannen kritisch te blijven volgen. Maar het is ook belangrijk dat we ons daarbij niet laten leiden door onjuistheden en halve waarheden.

Lelystad Airport besteedt zelf ook ruime aandacht aan het informeren van de Flevolandse inwoners en geeft aan dat de uitbreiding een 'coproductie met de omwonenden' moet zijn. Vertrouwen is hierbij onmisbaar en dat wordt niet opgebouwd met onruststokerij. De folder kunt u downloaden via onze website ('Publicaties').

PNL-symposium Emissiehandel krijgt vleugels

Klimaatverandering staat enorm in de belangstelling, evenals de maatregelen om de eventuele menselijke invloed op die verandering te beperken. Zo startte vorig jaar voor energie-intensieve bedrijfstakken als raffinaderijen en de chemische industrie een systeem van verhandelbare emissierechten. Bedrijven kunnen daarbij niet gebruikte emissierechten aan andere bedrijven verkopen, als stimulans om de uitstoot te verminderen. De transportsector is in dit systeem nog niet opgenomen, maar het lijkt erop dat dit voor luchtvaart wel gaat gebeuren. Het is de vraag of het niet verstandig is om ook andere transportmodaliteiten in dit systeem op te nemen.

Deze en andere kwesties kwamen aan de orde tijdens het symposium 'Emissiehandel krijgt vleugels' dat het PNL op 30 november jl. organiseerde. Het symposium werd goed bezocht door politici, medewerkers van KLM, Schiphol Group, VNO-NCW en afgevaardigden van AOPA en de KNNvL.

Geen extra prikkel

Na de opening door Wim Keur, dagvoorzitter en lid van de Provinciale Staten van Flevoland, begon Benno Baksteen met het beantwoorden van de vraag waarom emissiehandel vleugels moet krijgen.

Volgens de PNL-voorzitter is energiebesparing het enige argument om emissiehandel in te voeren, maar dan wel buiten de luchtvaartsector. Vliegtuigen vliegen om economische redenen al zo zuinig mogelijk, een extra prikkel als emissiehandel zal hier weinig aan toevoegen. De enige nuttige maatregel is een open systeem waarbij gehandeld kan worden met bedrijven buiten de eigen sector.

Heldere uitleg en volop discussie

De tweede spreker was Jeanine Hennis-Plasschaert, europarlementariër voor de VVD. Zij benadrukte dat alle transportmodaliteiten gelijk behandeld

moeten worden en dat maatregelen niet het bewust inperken van één vervoersmodaliteit tot doel mogen hebben. Mevrouw Hennis-Plasschaert gaf aan geen voorstander te zijn van fiscale maatregelen zoals accijns op kerosine, omdat niet vaststaat dat dit effect oplevert voor het milieu. Opname van luchtvaart in een emissiehandelssysteem ziet mevrouw Hennis-Plasschaert daarentegen wél zitten. Ron Wit, manager Economie bij CE, gaf een heldere uitleg over het rapport "Giving wings to emission trading". Dit rapport laat zien hoe internationale luchtvaart onder het bestaande Europese emissiehandelssysteem voor broeikasgassen kan worden ondergebracht. Tot slot gaf Albert de Haan, van European Climate Exchange, ons inzage in de dagelijkse praktijk van de emissiehandel. Tijdens het symposium werd volop gediscussieerd. Samen met de interessante presentaties leverde dat een informatieve middag op.

Wilt u meer weten over het symposium? U vindt de presentaties op de website van het PNL onder 'Publicaties'.

Inspectie van een vrachtvliegtuig

Twee inspecteurs van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), Arnold Mientjes en Jeroen Jansen, waren zo aardig om ons een kijkje achter de schermen te geven bij de inspectie van een buitenlandse vliegtuigmaatschappij, een zogenaamde SAFA-inspectie. Twee vrachtvliegtuigen, type Ilyushin-76, uit het voormalige Oostblok, worden die ochtend geïnspecteerd op de vliegbasis van Eindhoven.



Jeroen Jansen, SAFA-inspecteur IVW

de boordwerktuigkundige en de radiotelefonist. Inspecteur Mientjes test samen met de bemanning een aantal systemen in de cockpit, onder andere het antibotsingsysteem TCAS. Het werkt allemaal uitstekend. De vluchtvoorbereiding blijkt daarentegen niet helemaal in orde. Verder is de medische verklaring van de gezagvoerder al drie maanden verlopen. Dit zijn 'categorie drie bevindingen' die vóór de vlucht gecorrigeerd moeten worden. Bij de inspectie van de andere Ilyushin-76 blijkt dat de twee bemanningen er verschillende methodes op na houden wat betreft het papierwerk. De maatschappij voert blijkbaar geen eenduidig beleid en zal daardoor structureel fouten blijven maken in het papierwerk. Het SAFA-team geeft daarom een uitdrukkelijke waarschuwing. Wanneer er niets verandert, riskeert de maatschappij haar vergunning om op Nederlandse vliegvelden te mogen vliegen. Na een hele dag over en weer faxen met het thuisland, brengen beide bemanningen uiteindelijk alle papieren in orde en kunnen ze hun reis weer vervolgen. Voorlopig zal de maatschappij echter goed in de gaten gehouden worden.

Voor meer informatie zie www.ivw.nl

De Ilyushin-76 wordt veelal ingezet om materieel en hulpgoederen te transporteren. Dit type vliegtuig is goed te gebruiken in minder geciviliseerde gebieden. Omdat de druk van de banden vanuit de cockpit te regelen is, is het toestel zeer geschikt voor landingen op korte en overharde landingsbanen. De maatschappij die vandaag geïnspecteerd wordt, is de week ervoor ook al bekeken. Omdat toen de juiste navigatieberekeningen ontbraken, wordt deze maatschappij vandaag weer gecontroleerd. Inspecties worden altijd uitgevoerd door twee inspecteurs. Eén met een operationele en één met een technische achtergrond. De inspecteurs van vandaag beschikken beiden over vele jaren ervaring op zowel operationeel als technisch gebied. De eerste Ilyushin-76 is een enorm vrachtvliegtuig met een openstaande vrachtklep waar we een container en een jeep uit zien

Het vliegtuig heeft kleine beschadigingen, wellicht als gevolg van een vogelaanvaring, maar die brengen de vliegveiligheid niet in gevaar. Sommige, eerder geconstateerde beschadigingen, zijn zichtbaar gerepareerd.

De cabine doet een beetje huiselijk aan: slaaphoek, kledingrekken en een weegschaal.

Overigens ziet een toestel uit het voormalige Oostblok er meestal minder 'netjes' uit dan een westers vliegtuig, maar voor de veiligheid hoeft dit echter geen probleem te zijn.

Papierwerk niet in orde

In de cockpit maken we kennis met de gezagvoerder, de copiloot, de navigator,



komen. Arnold Mientjes inspecteert de buitenkant van het vliegtuig en Jeroen Jansen gaat de cockpit in om het papierwerk en de vluchtvoorbereiding te controleren. Aan de buitenkant zoekt de inspecteur naar beschadigingen en lekkages.

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Donatie 2006

Automatische incasso eind maart

Door de invoering van een nieuw administratiepakket in 2005 werden de acceptgiro's en incasso's op een veel later moment verwerkt dan normaal. Inmiddels werkt het pakket naar volle tevredenheid en kan de donatie van dit jaar op het gebruikelijke moment verwerkt worden. Dit betekent dat de acceptgiro's in maart verstuurd worden en dat de donateurs die toestemming hebben gegeven voor een automatische incasso, er rekening mee dienen te houden dat hun donatie eind maart van de rekening wordt afgeschreven.

Acceptgiro

Voor donateurs die hun donatie betalen middels een acceptgiro hebben we een speciale oproep. Het versturen van acceptgiro's kost het PNL veel tijd en geld, waardoor een deel van uw donatie niet aan het PNL besteed kan worden. Kiest u voor een incasso, dan komt uw donatie volledig ten goede aan het PNL. U kunt dit vóór 1 maart middels bijgevoegd formulier doorgeven. Mocht u toch gebruik willen maken van een acceptgiro, dan verzoeken wij u vriendelijk uw donatiebedrag te verhogen met € 2.

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.

Wachtgebied

Wat is een wachtgebied?

Wanneer door weersomstandigheden of grote drukte niet direct op Schiphol kan worden geland, worden naderende vliegtuigen door de luchtverkeersleiding in een wachtgebied geplaatst. Voor Schiphol liggen de belangrijkste wachtgebieden boven het IJsselmeer, bij Lelystad, boven de Zeeuwse eilanden en ten westen van Noord-Holland.

De vliegtuigen vliegen de wachttruimte op maximaal 7,5 kilometer hoogte binnen. In een vast patroon en op een minimale verticale afstand van ruim 300 meter van elkaar, cirkelen ze naar beneden om vanaf een hoogte van 2100 meter de wachttruimte te verlaten. Deze procedure bestaat al tientallen jaren, omdat zo op betrekkelijk eenvoudige wijze altijd een veilige horizontale en verticale afstand tussen de wachtende vliegtuigen aangehouden wordt.

Bliksem

Hoewel piloten dankzij hun moderne apparatuur altijd om een onweerswolk vliegen, kan het toch voorkomen dat een vliegtuig door bliksem getroffen wordt. Gelukkig is dat geen probleem, omdat hier bij het ontwerp van ieder vliegtuig rekening mee gehouden wordt. Bij een blikseminslag wordt de elektrische stroom zo snel mogelijk naar de bliksemafleiders aan de vleugeltips geleid met behulp van bliksemafleiderstrips en speciale aluminiumverf.

Verder is de boordapparatuur tegen stroomstoten beveiligd en is de 'huid' rondom de brandstoftanks in de vleugels dikker, zodat ze de effecten van deze sterke elektrische stromen kan weerstaan.

Bliksem

Quotes

Uitbreiding vliegveld Lelystad

Gerlach Cerfontaine

President-directeur Schiphol Group

"We brengen werkgelegenheid, maar veroorzaken ook overlast. Daarover willen wij praten, maar dan wel met de juiste feiten op tafel. Eerlijke informatie, in goed overleg met elkaar komen tot besluitvorming. Daarbij is het altijd zoeken naar de balans tussen lusten en lasten. Ik zie kansen die ik wil benutten."

Uit: Stadsbulletin van de gemeente Lelystad

Verontruste Inwoners Van Flevoland (VIVF)

Het VIVF verwacht in de toekomst onder andere: "Om de drie minuten starten en landen van prijsvechters met al dan niet betrouwbare vliegtuigen van het formaat Boeing 737, die op een hoogte van 200 tot 600 meter over Lelystad scheren."

Van: www.vivf.nl

Lex Oude Weernink

Directeur Luchthaven Lelystad

"Er zal een gevoel van onmacht heersen en dat resulteert in wantrouwen en irritatie. Ik zie het dan ook als mijn taak om dat weg te nemen. Het is een ingewikkeld dossier aan het worden. Het slechtste wat je echter kunt doen, is de gevoelens van individuele bewoners negeren."

Uit: de Krant van Flevoland

Andries Greiner

Gedeputeerde provincie Flevoland

"Het gaat niet goed met de economie van Flevoland. De werkloosheid is 9%, in Almere 10% en in Lelystad zelfs 12%. De werkloosheid betreft over het algemeen laag- en middelbaar geschoolden. Luchthaven Lelystad vraagt juist laag- en middelbaar geschoold personeel. Luchthaven Lelystad kan een impuls zijn voor verbetering en de woon-werk balans verbeteren."

Uitspraak tijdens het symposium van de Kamer van Koophandel op 9 november 2005

Ank van Rijnsoever

Burgerinitiatief 'Geen tweede Schiphol'

"Met zakelijk verkeer hebben we niet zo veel moeite, dat blijft binnen de perken. Die charters, dat is veel erger. Kijk, de gemeente maakt zich niet al te druk. Lelystad opstoten in de vaart der volkeren, daar gaat het om. Ze leunen achterover, kijken toe. Ik ben bang dat hier sprake is van de bekende salamitactiek. Steeds een plakje erbij en op een gegeven moment is het te laat. Dan is het plan rond. Zo ver willen wij het niet laten komen."

Uit: de Stentor

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

M a u d G o s i n k



Naam

Maud Gosink

Burgerlijke staat

Samenwonend

Functie

Junior Projectleider

In dienst sinds

Half februari 2005

Opleiding

Internationale Economie en Economische Geografie aan de Universiteit Utrecht

Hobby's

Hockey, skiën, skaten en reizen

Wat vind je leuk aan dit werk?

De verscheidenheid aan projecten, de continue belangstelling voor de luchtvaart in de media en het politieke speelveld waarin de luchtvaart zich bevindt. Het is een heel interessante leerschool.

Link met de luchtvaart

Tijdens mijn studie heb ik enkele luchtvaartvakken gevolgd aan de UvA. Daarnaast heb ik in de Verenigde Staten onderzoek gedaan naar de capaciteitsproblemen van de luchthaven O'Hare, in Chicago.

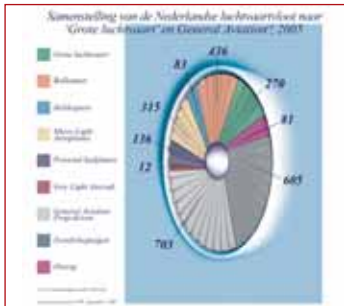
Verwachtingen luchtvaart

Luchtvaart is een essentieel onderdeel van de samenleving. Netwerkluchthaven Schiphol zal meer weerstand gaan ondervinden om aan de groeiende vraag te voldoen. De regionale luchthavens in Nederland kunnen echter een steeds grotere rol spelen. Van belang is dat de provincies, die waarschijnlijk volgend jaar zeggenschap krijgen over de regionale en kleine velden, de kansen die een luchthaven biedt niet onbenut laten.



Alles wat u altijd al wilde weten over luchtvaart

Bestel nu de nieuwe PNL-Brochure!



'Luchtvaart in de samenleving' is geheel vernieuwd. De brochure heeft een nieuwe lay-out en staat boordevol interessante en actuele informatie. Wilt u ook uw standpunt in de luchtvaartdiscussie baseren op feiten of wilt u gewoon iets meer weten over de luchtvaart? Bestel de brochure dan voor € 8,50 (inclusief verzendkosten) middels het bij de nieuwsbrief gevoegde formulier of via de speciale button op onze website. Als donateur kunt u de brochure tot 1 augustus tegen een speciale introductieprijs van € 5,00 bestellen.



Sinds kort bezit het Aviodrome een Saab Viggen straaljager.

Na 35 jaar stapt de Zweedse luchtmacht over op de nieuwe Saab Gripens en mogen de Viggens op hun lauweren rusten. Voor de gepensioneerde AJSH 37 bevinden die lauweren zich in Lelystad. Officieel heet de oude straaljager 'System 37'. Vanwege haar imposante verrichtingen kreeg zij al snel de bijnaam 'Viggen',

oftewel 'donderslag'. De Viggen is een multifunctioneel toestel dat moeiteloos onderschept, aanvalt en verkent. Bovendien heeft het toestel aan 400 meter startbaan voldoende en is zij door haar 'straalomkeerder' extreem wendbaar. Haar technische noviteiten werden al snel toegepast bij de "derde generatie" wendbare en multifunctioneel inzetbare gevechtsvliegtuigen.

Een kei in prestaties, een lust voor het oog en een aanwinst voor het museum.

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
Herman v/d Werf

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, ontwerp & meer...
Amersfoort

ISSN: 1569 - 917X

Bank: ABN-AMRO 41 69 23 356

In deze nieuwsbrief kunnen we natuurlijk maar een beperkt aantal onderwerpen aansnijden. Als u meer over het PNL, onze activiteiten en publicaties wilt lezen, verwijzen wij u graag naar onze website

www.pnl.nl

Dagelijks actueel luchtvaartnieuws!

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