

Slaapverstoring door vliegtuigen

Dat Schiphol met al haar landende en startende vliegtuigen geluid produceert, is bekend. Dat er omwonenden zijn die daar hinder van ondervinden, is begrijpelijk. En dat daar serieus mee moet worden omgegaan, staat buiten kijf. Een heet hangijzer is het eventuele gezondheidseffect van geluidsbelasting tussen 6 en 7 uur 's morgens. De Kamer zal zich er tegen het eind van dit jaar opnieuw over buigen. Professor Stallen, bijzonder hoogleraar geluidshinder aan de Universiteit van Leiden, bekeek de zaken van verschillende kanten en kwam in het vaktijdschrift 'Geluid' met een frisse kijk op de zaak. In zijn artikel passeert een aantal vragen de revue. Hoe vaak wordt slaap verstoord door vliegtuiggeluid, hoe vaak wordt men überhaupt 's nachts wakker? Hoe kwalijk is die verstoring eigenlijk en hoe kan de situatie verbeterd worden? Als er meerdere opties zijn, welke is dan maatschappelijk en economisch gezien de meest wenselijke?

Een ander geluid! Een ander geluid! Een ander geluid!

Slapen

Onderzoeken hebben uitgewezen, dat volwassenen bij normale nachtelijke geluidsbelasting, gemiddeld één tot twee keer per nacht bewust wakker worden. Het lichaam is daar op ingesteld en dit heeft geen invloed

Maar wanneer men daadwerkelijk even wakker wordt, is dat dan schadelijk? Belangrijk hierbij is de vraag waarom wij eigenlijk slapen. Tijdens onze slaap 'tanken we bij'. Of een slaapverstoring een negatieve invloed heeft op dit herstelproces, heeft onder andere te



Foto: DLR Keulen

op de gezondheid. De geluidsbelasting in de omgeving van Schiphol is echter geen 'normale'. Uit een veldstudie die eind 1999, begin 2000 rond Schiphol heeft plaatsgevonden, is gebleken dat geluidsbelasting door vliegtuigpassages resulteert in een 0,9% toename van het aantal keren dat men bewust wakker wordt. Tussen 6 en 7 uur 's morgens is deze toename slechts 0,3%. Getalsmatig lijkt het dus gelukkig mee te vallen.

maken met het tijdstip waarop de verstoring plaatsvindt. De mens loopt in zijn slaap verschillende slaapfasen door, die alle hun eigen aandeel hebben in het herstelproces. Kort gezegd komt het erop neer dat men in de periode tussen 6 en 7 uur al zover hersteld is, dat slaapverstoring in dat tijdsbestek het herstel niet negatief beïnvloedt. Dat neemt niet weg, dat het hinderlijk kan zijn, als je vroeger dan nodig 's morgens (even) wakker wordt.

Maatwerk

Wat is er aan die hinder te doen? Beperken van vliegtuiggeluid is, volgens Stallen, waarschijnlijk niet alleen een dure, maar ook nog eens een maatschappelijk gezondheidstechnisch gezien minder verstandige aanpak. Minder vliegen tussen 6 en 7 uur zal per jaar grofweg een afname betekenen van

(... lees verder op pag.2)

Nieuwe directeur PNL



Mike Heijstee is de nieuwe PNL directeur. Hij is voor ons geen onbekende, want al in 2000 heeft Mike als interim-manager bij het PNL gewerkt. Na een mediterraan zeilavontuur, een baan bij de KLM en werk voor een internationaal adviesbureau, is hij nu weer terug bij ons. In de volgende nieuwsbrief zal Mike zijn visie, ideeën en plannen onthullen.

Stuurgroep General Aviation

Het overleg tussen vertegenwoordigers van de GA-sector en de overheid, de Stuurgroep GA waaraan het PNL deelneemt, werpt haar vruchten af. Zo heeft de Commissie Tarieven haar advies gepresenteerd, is deregulering van de luchtvaartregulering in gang gezet en wordt er aan de kwaliteitsverbetering van examens gewerkt.

Uitgebreide informatie omtrent het overleg vindt u in de Nieuwsbrief GA. Deze is te downloaden van de PNL website, bij 'Publicaties'.

(... vervolg van pag.1)

gemiddeld 500 slaapgestoorden (op 150.000 omwonenden). Hiertegenover staan kosten van deze beperkende maatregel voor de luchtvaartsector en daarmee effecten op de werkgelegenheid. Deze maatregel kan een verlies van 2.500 directe en evenveel indirecte banen veroorzaken. En dan hebben we het nog niet eens over de negatieve gezondheidseffecten als gevolg van het werkeloos worden cq zijn. Zijn er andere oplossingen? Zoals gezegd gaat het hier om de hinder van slaapverstoring. Hinder heeft niet alleen te maken met het aantal decibellen waaraan men blootgesteld wordt. Net als overdag, spelen ook 's nachts niet-akoestische factoren een rol. Ouderen en mensen die sowieso gevoelig zijn voor omgevingsgeluiden, worden vaker wakker dan hun tegenpolen. Ook zaken als een veranderde situatie of gevoelens van onmacht, hebben effect op de mate van hinder door slaapverstoring. Het aanpakken van enkel de

geluidsbron, is daarom niet de enig denkbare oplossing. Oplossingen kunnen ook gezocht worden in een slimme combinatie van niet-akoestische elementen. Bijvoorbeeld door het tijdig informeren van bewoners over eventuele geluidsbelasting tussen 6 en 7 uur en het subsidiëren van slaapkamerisolatie. Dat is maatwerk, en dus een effectief instrument. De kosten hiervan zullen ongeveer 2 miljoen euro bedragen. Of deze aanpak ook de meest effectieve aanpak is, kan – zo benadrukt Stallen – alleen de luchtvaartsector zelf uitmaken. Participatie van de luchtvaartsector is sowieso aan te bevelen gezien het hinderbeperkende effect van een goede verstandhouding tussen geluidsbron en geluidsgehinderde.

Een zaak voor sector en omgeving

Het PNL vindt de kijk van Stallen verfrissend. Slaapverstoring van een zekere ernst en op een zekere schaal in de vroege

ochtend rond Schiphol is een feit. Natuurlijk is het altijd moeilijk een grens te stellen aan hinder; hoeveel slaapgestoorden moeten er netto zijn om het een maatschappelijk probleem te vinden? Vijf, vijftig of vijfduizend? De aanpak van Stallen opent een duidelijke weg uit een slepend conflict. Een weg die de sector en omgeving op een constructieve manier bij elkaar kan brengen. Alleen al daarvan zal een hinderbeperkend effect uitgaan. Het PNL zal zich daarom blijven inspinnen om steun te vinden voor deze aanpak, zowel binnen de luchtvaartsector als bij de omgeving.

Voor het artikel "Hoe erg (maatschappelijk gezien) is 's ochtends vroeg wakker worden van vliegtuigeluid?" van Prof. Dr. Pieter Jan M. Stallen, en de daarbij geraadpleegde onderzoeken, verwijzen wij graag naar de rubriek 'Publicaties' op onze website www.pnl.nl.

Neelie naar Europa

Na een bejubeld strategisch optreden van premier Balkenende gaat Neelie Kroes zich de komende jaren als Eurocommissaris Mededinging inzetten voor de Europese economie. Een prachtige functie en een schitterende uitdaging, waarvoor onze welgemeende felicitaties. Om belangenverstremming te vermijden heeft mevrouw Kroes echter al haar commissariaten en bestuursfuncties neergelegd, waaronder helaas ook het voorzitterschap van het NLO. Het NLO heeft reeds bewezen een neus te hebben voor kwaliteit en zal deze wederom gebruiken bij het zoeken van een nieuwe voorzitter. Wij houden u op de hoogte.



Ex-NLO voorzitter Neelie Kroes

Honderd jaar gemotoriseerde luchtvaart in Nederland



Foto: "Een immense vogel gelijk"

Voor het veertigjarig jubileum van zijn fabriek wilde suikerbaron S.C.J. Heerma van Voss in 1909 iets speciaals organiseren. Hij liet daarom, voor het toen al astronomische bedrag van omgerekend € 500.000, de Franse piloot Graaf Charles de Lambert met zijn Wright Flyer overkomen. Op 27 juni van dat jaar zagen duizenden mensen vanaf de Klappenbergse Heide bij Etten-Leur het eerste gemotoriseerde vliegtuig het Nederlandse luchtruim doorkruisen.

Met deze vier minuten durende vlucht werd een nieuw tijdperk ingeluid; Nederland werd een luchtvaartland. Op 27 juni 2009 is het honderd jaar geleden dat de Wright Flyer los van Nederlandse bodem kwam. In aanloop naar deze memorabele dag organiseert de Stichting 100 Jaar Luchtvaart in Nederland elk jaar een groter wordende luchtvaarthappening. Het belooft zeer spectaculair te worden. Voor meer informatie verwijzen we u dan ook naar www.100jaarluchtvaart.nl.

Hoe zit dat nou precies?

In al onze nieuwsbrieven proberen we een aantal interessante, maar niet altijd even heldere zaken uit de luchtvaartwereld te verduidelijken. Ook in deze nieuwsbrief hopen wij u enig licht in de luchtvaartuisternis te geven.

Luchthavenbelasting

Goedkope tickets. Mag het ietsje meer zijn?

In tegenstelling tot wat diverse luchtvaartmaatschappijen ons willen doen geloven, is het niet mogelijk om voor bijvoorbeeld € 9,- all-in naar Nice te vliegen. Naast het beperkte aantal beschikbare goedkope stoelen, waardoor men al snel achter het net vist, wordt de ticketprijs aantrekkelijker voorgespiegeld door het ontbreken van onder andere luchthavenbelasting. Onder luchthavenbelasting vallen allerlei kosten die luchthavens in rekening brengen. Voorbeelden zijn overheidsbelastingen, landingsgelden, kosten voor het gebruik van de luchthavenfaciliteiten en beveiligings- en bagageafhandelingskosten. Verder zijn er heffingen voor de luchtverkeersleiding en voor geluidsisolatie, en beïnvloeden ook brandstof toeslagen, creditcard- en reserveringskosten de prijs van een vliegticket. Maatschappijen zijn vrij in hun keuze of en welke van deze kosten zij doorberekenen aan de reiziger. Soms kunnen de extra kosten per vliegticket tot wel € 40,- per enkele reis oplopen.

Hoe lang kan een ballon in de lucht blijven?

Als door een kunstenaar ingekleurd, tekenen ze zich af tegen strakblauwe luchten; luchtballonnen in vele verschijningsvormen. Luchtballonnen 'varen' op het principe dat het gas in de ballon lichter is dan de omringende lucht. Dat gas is soms helium, maar tegenwoordig bijna altijd, met een boordbrander verwarmde lucht. En u weet, warme lucht is lichter dan koude lucht waardoor de ballon stijgt. Naast plezier- en reclame-vaarten van enkele uren, worden er ook records gebroken in deze tak van sport. In 2002 vloog Steve Fosset in 13 dagen, 8 uur en 33 minuten solo de wereld rond en in 1961 bereikten twee Amerikaanse marineofficieren de onwaarschijnlijke recordhoogte van ruim 34 kilometer in hun met gas gevulde ballon. De allergrootste ballon komt uit Amerika. Met een inhoud van 2 miljoen m³ was deze onbemande recordballon zo'n 550 keer groter dan een 'gewone' luchtballon. (Bron: Guinness World Records 2004).

Luchtballonnen

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

Dominique Karelse



Naam

Dominique Karelse

Burgerlijke staat

Ongehuwd

Functie

Medewerker Beleid & Strategie

In dienst sinds

Januari 2004

Opleiding

Bedrijfskunde aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, KLM Luchtvaartschool

Hobby's

Reizen

Wat vind je leuk aan dit werk?

Het PNL is een kleine, slagvaardige organisatie, strijdend voor een ideëel doel in de luchtvaart. Met mijn bedrijfskundige en luchtvaartachtergrond is het PNL een interessante omgeving om me in te zetten voor dit doel

Link met de luchtvaart

Ik heb de KLM Luchtvaartschool afgerond

Verwachtingen luchtvaart

Op termijn zal de luchtvaart groeien, dat is zeker. De wereld vraagt erom. Het PNL zal zich ervoor inzetten dat dit in Nederland op een verantwoorde, heldere manier gebeurt, met inzicht in betrouwbare feiten en achtergronden

Quotes

Privatisering Schiphol

Dhr. G. Cerfontaine

President-directeur Schiphol

"Een beursgang is nodig om onze strategie effectief te kunnen uitvoeren, zodat we onze positie als mainport kunnen versterken. We krijgen dan ook dezelfde mogelijkheden als onze concurrenten in Europa."

Uit: Het Financieele Dagblad

Dhr. C. Verdaas en Dhr. F. Crone

Tweede Kamer-leden PvdA

"Het kabinet zal in de publiciteit benadrukken, dat het om de verkoop van een minderheidsbelang gaat en dat bij tegenvallende resultaten de beursgang weer ongedaan kan worden gemaakt. Vergelijk het met het openen van een blikje sardintjes: je kunt het deksel een beetje oprollen, maar je krijgt het blikje nooit meer helemaal dicht."

Uit: Het Financieele Dagblad

Mw. M. Schultz van Haegen

Staatssecretaris Ministerie V&W

"De luchthaven mag jaarlijks niet meer dan 5,8 procent rendement behalen op de infrastructuur van Schiphol. Dat is om te voorkomen dat Schiphol zich alleen op de winkeltjes richt en de luchtvaartmaatschappijen laat betalen voor de infrastructuur.

De publieke toekomst van de nationale luchthaven is daarmee veilig gesteld."

Uit: NRC

En:

"Riskant? Soms moet je risico's nemen, anders kun je niet besturen."

Uit: Elsevier

Dhr. A. C. Groeneveld

Directeur Executive Center Schiphol

"Gedeeltelijke privatisering van Schiphol kan uitstekend tegemoet komen aan de behoefte om de schatkist aan te vullen, zonder dat een sterke beïnvloeding van toekomstige besluitvorming rond deze belangrijke infrastructuur uiteindelijk bij willekeurige of misschien zelfs vijandige aandeelhouders terecht komt.

Ook wordt zo voorkomen, dat belangen van regionale luchthavens, nu in bezit bij Schiphol, ondergeschikt worden en misschien in buitenlandse handen komen."

Uit: De Telegraaf

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.

De Uiver 70 jaar een legende

Op 13 september is het precies 70 jaar geleden dat het schip SS Statendam uit New York aanmerde in de Rotterdamse haven. Aan boord het nieuwste KLM toestel, dat afgebouwd zou worden bij de KLM- Technische Dienst op het Rotterdamse vliegveld Waalhaven. De registratie van de gloednieuwe DC-2 was PH-AJU, maar het vliegtuig werd wereldberoemd onder haar naam 'Uiver', het Betuwse woord voor Ooievaar.



Foto: www.wimparmentier.nl

De DC-2 was bij uitstek het symbool van de nieuwe tijd: snel, glanzend, luxueus, elegant en gestroomlijnd. De toestellen van Fokker, destijds hofleverancier van de KLM, bleven op vele punten achter bij de DC-2. KLM directeur Albert Plesman zag grote kansen voor de maatschappij. Naast een order voor de DC-2 probeerde hij zelfs

een Europese licentie voor bouw en verkoop van het nieuwe toestel te bemachtigen. Maar Fokker had lucht gekregen van Plesmans plannen en had twaalf dagen eerder een deal met Douglas gesloten. Zo kwam het dat Plesman bericht kreeg uit de VS dat hij zich voor een bestelling tot Fokker moest wenden. Een zeer ontevreden Plesman bezocht Fokker op 28 november 1933 en bestelde voor de KLM de eerste van in totaal 18 DC-2's.

De Londen-Melbourne race

In oktober 1934 vierde de Australische staat Victoria haar honderdjarig bestaan met een luchtrace van het Engelse veldje Mildenhall naar Melbourne, 19.877km. Snoepgoedfabrikant Sir Macpherson Robertson stelde het prijzengeld beschikbaar: voor de winnaar van de snelheidsrace lagen £ 10.000 en een gouden beker klaar, voor de winnaar van de handicaprace £ 2.000. Elke deelnemer die de tocht binnen 16 etmalen volbracht kreeg een gouden medaille. KLM-baas Plesman, die met zijn groot talent voor public relations de populariteit van zijn bedrijf immer wilde vergroten, gebruikte deze race als promotiestunt en schreef de gloednieuwe Uiver in. De KLM zag de race als een verlenging van de reguliere lijndienst Amsterdam-Batavia. De Uiver vervoerde tijdens de race dan ook drie passagiers en honderden kilo's post.

Winnaar

De KLM-vliegers namen het op tegen snelheidsduivels in speciaal voor de race gebouwde racevliegtuigen. De concurrentie wong zich in kleine stuurhutten, droegen leren jassen, vliegersbrillen en sjaals, en moesten tijdens de race behoorlijk afzien. De passagiers van de Uiver daarentegen, werden verzorgd door

de immer correct geklede KLM-bemanning, misten geen enkele maaltijd en arriveerden fris op hun bestemming. Ondanks een noodlanding in Albury, waar half Nederland een nacht niet van kon slapen, en dankzij het geroutineerde KLM-personeel langs de route, goed vliegerschap en de klasse van het nieuwe toestel werd de Uiver tweede in de snelheidsrace en sleepte ze de eerste prijs van de handicapklasse in de wacht.

Luchtvaart verbindt

Met deze enorme prestatie werd Nederland niet alleen besmet met de 'Uiver-koorts', zichtbaar in Uiversouvenirborden, Uiverspeldjes, Uiversigaren en Uiverliederen, maar werd tevens de rol van luchtvaart in de moderne samenleving duidelijk: luchtvaart verbindt. Luchtvaart maakte de wereld kleiner, bracht mensen tot elkaar en werd vanaf dat moment een onmisbaar onderdeel van onze samenleving. Een maand na de race maakte de Uiver helaas al haar laatste vlucht. Het toestel verongelukte in de Syrische woestijn tijdens een kerstvlucht naar Indië. Maar helemaal verdween zij daarmee niet van de aardbodem. In 1999 kocht het Aviodrome de enige nog vliegende DC-2. Deze DC-2 werd wederom 'Uiver' gedoopt, voorzien van het racenummer '44' en de registratie PH-AJU. Ze is nog dagelijks in het museum te bezichtigen. En mocht u de Uiver nog eens voorbij willen zien vliegen, dan is dat mogelijk tijdens verschillende airshows.

Deze PNL-Nieuwsbrief wordt mede mogelijk gemaakt door:



GRONINGEN AIRPORT EELDE



MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

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

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