

Werkstuk Aardrijkskunde Schiphol en Eelde Airport



Werkstuk door een scholier

5887 woorden

16 jaar geleden

★ 6,8

23 keer beoordeeld

Vak

Aardrijkskunde

Voorwoord

De tweede excursie van dit jaar. Deze keer naar Groningen Eelde Airport. Ik vond het erg leuk om hier aan deel te nemen, omdat ik best wel eens wilde weten hoe dat nou precies op een vliegveld er aan toe gaat. De vragen die we moesten maken zitten bij het verslag in.

Inleiding

Voor deze opdracht heb ik de volgende centrale vraag gesteld:

? Wat doet de ontwikkeling van Schiphol voor de Nederlandse economie?

Met de volgende deelvragen:

? Welke nadelen brengt Schiphol met zich mee ten aanzien van het milieu?

? Welke uitbreidingmogelijkheden heeft Schiphol en welke voor- en nadelen zijn hieraan verbonden?

Op de bovenstaande vragen zal ik een antwoord proberen te geven middels mijn verslag.

1. Wat doet de ontwikkeling van Schiphol voor de Nederlandse economie?

Schiphol is een belangrijke Mainport van Nederland die zeer veel mensen en vracht transporteert. Daardoor vinden internationale bedrijven het aantrekkelijk om zich daar te vestigen. Ook zorgt Schiphol voor erg veel werkgelegenheid (en dat is erg hard nodig voor het terugdringen van de werkloosheid rondom Amsterdam en andere steden). De Nederlandse economie heeft dus veel baat bij deze 2 factoren, namelijk: 'internationale bedrijven die zich in Nederland vestigen' en 'werkgelegenheid'. Maar hoeveel de economie precies aan deze factoren heeft, ga ik uitgebreid beschrijven in dit hoofdstuk.

Dat Schiphol aan het groeien is blijkt onder andere uit de volgende feiten (cijfers zijn van het jaar 1995):

Passagiers

- Op vluchten naar Europese bestemmingen (65 % van al het passagiersvervoer op Schiphol) steeg het aantal passagiers met 5,8 %. Dit was een stijging van " 891.000 passagiers.
- Het aantal passagiers met intercontinentale bestemmingen steeg zelfs met meer dan 10 %.
- Het lijndienstverkeer kende een stijging van 8,0 %.
- Het charterverkeer steeg met 6,0 %.
- Opvallend was dat het overstappende verkeer ongeveer twee keer zoveel (11,2 %) steeg als het

bestemmingsverkeer (5,7 %).

Vracht

- Het vrachtvervoer op Schiphol steeg met 16,7 % (dit is het hoogste groeipercentage sinds 25 jaar!)
- Het totaal aan vrachtvervoer op lijndiensten steeg met 14,2 %.

Post

- Het postvervoer groeide met 14,2 %.

Luchtvaartmaatschappijen en bestemmingen

- In 1995 begonnen tien nieuwe luchtvaartmaatschappijen hun dienstgebied uit te breiden met Schiphol.
- Vijf hiervan beëindigden hun vluchten ook op Schiphol.

Meer recente informatie geeft aan dat Schiphol per 2000 met 39,6 miljoen passagiers de vierde grootste luchthaven in Europa was op het gebied van passagiersvervoer. Op gebied van vrachtvervoer stond Schiphol ook op de vierde plaats met in 2000 1, 2 miljoen ton vracht.

In 2000 was de capaciteit van passagiers van Schiphol zo'n 45 miljoen passagiers per jaar. Voor een klein land als Nederland is het verwonderlijk dat Amsterdam met Schiphol als enige luchthaven in de top 10 van Europese luchthavens op nummer vier staat, omdat Londen op 1 staat met drie luchthavens, Parijs op nummer 2 met twee luchthavens en Frankfurt dan met ook maar één luchthaven op nummer drie staat, maar Milaan en Rome met elk twee luchthavens op nummer zes en zeven staan.

Al deze cijfers tonen aan dat het voortvarend gaat met Schiphol. Schiphol wordt dan ook wel de motor van de economie in Amsterdam genoemd. Dit natuurlijk omdat er zoveel werkgelegenheid is op Schiphol.

Daarom is het ook zo goed voor de economie als Schiphol gaat uitbreiden. Aan deze groei te zien zullen er zeker nog veel banen bijkomen.

Schiphol is niet voor niets in Amsterdam gevestigd. Als hoofdstad van Nederland is deze plek het dichtstbevolkte gebied van Nederland. Ook zijn de werknemers vaak goed opgeleid. Dit zijn enkele locatiefactoren waardoor Schiphol zich hier gevestigd heeft. Schiphol is niet alleen voor zichzelf belangrijk. Het hele land heeft er baat bij. Schiphol heeft het mede mogelijk gemaakt dat er in de laatste jaren zo'n 15000 banen bijkwamen. In de bedrijven van Schiphol werkten in 2000 ruim 50000 mensen. Dit is directe werkgelegenheid. Een voorbeeld hiervan zijn beroepen zoals bijvoorbeeld piloot. Behalve directe werkgelegenheid is er ook indirecte werkgelegenheid. Hiermee wordt de werkgelegenheid bedoeld die niet op de luchthaven zelf plaatsvindt. Die kun je onderscheiden in twee groepen:

- Toeleveringseffecten

Onder toeleveringseffecten verstaan we bedrijven die dingen doen voor de luchthaven, zoals bijvoorbeeld schoonmaken of verzorgen van eten in de vliegtuigen.

- Uitstralingseffecten.

Bij uitstralingseffecten gaat het om bedrijven die in de omgeving van Schiphol zitten en die gebruik maken van de mensen die bijvoorbeeld met het vliegtuig gaan of de werknemers van Schiphol. Een voorbeeld hiervan zijn hotels en restaurants.

In 2000 werkten in deze sector zo'n 25000 werknemers. Ook voor internationale bedrijven is het handig om zich in de buurt van Schiphol te vestigen zodat ze snel goederen kunnen transporteren en ontvangen. Veel bedrijven zouden zonder Schiphol wel kunnen bestaan maar minder inkomsten hebben. Schiphol zorgt dus direct en indirect voor banen. Daardoor hebben ook bedrijven in de omgeving belang bij verdere uitbreiding van Schiphol. Bij uitbreiding van Schiphol of de infrastructuur die met Schiphol te maken heeft ontstaat ook vooral veel tijdelijke werkgelegenheid, zoals het aanleggen van wegen of

startlandingsbanen.

Een onderneming die zich bezighoudt met de ontwikkeling van Airportcities om ze winstgevend te maken heet een exploitant. Schiphol Group is zo'n exploitant. Het is een exploitant van vele luchthavens. In 2000 werkten bij de Schiphol Group zo'n 2000 mensen.

2. Welke nadelen brengt Schiphol met zich mee ten aanzien van het milieu?

Zoals bekend brengt Mainport Schiphol meerdere problemen met zich mee.

Daarom hebben diverse instituten onderzoek gedaan naar de invloed van vliegverkeer op het milieu:

- Het ministerie van VROM
- Het Centrum voor Energiebesparing
- Schone Technologie (CE)
- Het RIVM

Hoewel vanwege de verschillende onderzoeken, de resultaten behoorlijk uiteen lopen, tonen alle onderzoeken hetzelfde: dat vliegen voor afstanden binnen 1500 kilometer niet alleen de meest verspillende maar ook de meest vervuilende vervoerswijze is.

Ook uit onderzoek van het CE blijkt dat de trein gemiddeld 40 tot 70 procent minder energie dan het vliegtuig gebruikt. Qua luchtvervuiling is de trein zo'n 30 tot 85 procent minder vies. Het RIVM concludeert dat de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) per reizigerskilometer door een vliegtuig ongeveer 5 maal hoger is dan die door de Hoge Snelheid Trein (HST). De uitstoot van stikstof (NO_x) is zelfs 25 maal hoger.

De nadelen van hierboven heb ik verdeeld in de volgende problemen:

- Geluidsoverlast
- Stankoverlast
- Giftige stoffen
- Verdrijven van dieren

Geluidsoverlast

In 1978 werd in de luchtvaartwet een bepaling opgenomen die de Minister opdroeg binnen een jaar voor alle luchthavens een wettelijke geluidszone vast te stellen. In 1994 gebeurde dat voor het eerst voor vliegveld Lelystad. Schiphol volgde in 1996 en was daarmee waarschijnlijk het laatste grote bedrijf in Nederland dat deze milieuvoorschriften kreeg.

De geluidhinder in de regio Schiphol strekt zich inmiddels uit over minstens vier provincies: Utrecht, Flevoland, Noord- en Zuid-Holland. Van Castricum tot Leiden, van Almere tot de Kennemerduinen, wonen, slapen en recreëren mensen in de herrie van het vliegverkeer.

Toch echter is volgens Schiphol de geluidhinder alleen maar afgenomen. Deze stelling wordt ondersteund door een wettelijke geluidsnorm; die de werkelijke ervaren hinder steeds minder dekt: de Ke-norm.

Dit zijn de zo genaamde 'Kosten Eenheden', verbonden met drie aspecten:

- Het aantal vluchten dat overkomt
- Het lawaai in decibel dB(A) per vliegtuig
- Het tijdstip van de dag.

In dit systeem worden zones bepaald met maximaal toegestane geluidhinder. De meest bekende is de '35 Ke-zone', de zeer-zware-hinder-zone. De wet beperkt zich tot dit gebied, terwijl de hinder veel verder reikt dan deze zone. Bij het stelsel van start- en landingsbanen mogen niet meer dan 15.100 woningen binnen de 35 Ke zone staan.

Het TNO/RIVM-rapport 'Hinder, slaapverstoring, gezondheid- en belevingsaspecten in de regio Schiphol' van oktober 1998 laat zien dat al in 1996 de omvang van de ernstige geluidhinder en slaapverstoring veel groter was dan verwacht:

Alleen al buiten de wettelijke geluidszones gaat het om 250.000 tot 450.000 mensen met ernstige hinder en 115.000 tot 170.000 mensen met ernstige slaapverstoring.

Binnen de 35 Ke-zone bedraagt het percentage ernstig gehinderden door vliegtuiggeluid 48 procent tot 65 procent, terwijl de Ke-norm is gebaseerd op de veronderstelling dat 25 procent van de mensen in deze 35 Ke-zone ernstige hinder ondervindt.

Deze herrie kan tot erge gezondheidsproblemen leiden. De meest gehoorde klachten rond Schiphol zijn slaapstoornissen, hartklachten, stress, vermoeidheid en concentratieproblemen.

Ondanks dat de Kefsystematiek heeft Schiphol zich tot nu toe nog niet in geslaagd zich aan de wettelijke geluidsgrens te houden. Meerdere malen hebben o.a Milieudefensie juridische procedures tegen Schiphol aangesponnen, maar de rechter heeft de luchthaven tot nu toe toegestaan de geluidsnormen te overschrijden.

Stankoverlast

Stank van het vliegverkeer wordt voornamelijk veroorzaakt door onvolledige verbrandingsprocessen bij het taxiën en proefdraaien van vliegtuigmotoren aan de grond. Deze stank neemt voortdurend toe, en zal bij ingebruikneming van de 'vijfde' baan ernstig toenemen, omdat deze baan ver weg ligt van Schiphol, en dus veel taxitijd vereist. De Regering heeft in de PKB (Planologische Kern Beslissing) beloofd dat geen verslechtering van de stanksituatie ten opzichte van 1990 zou optreden, maar heeft deze belofte eind 1998 laten vallen, omdat dit niet te verenigen zou zijn met de geplande groei van Schiphol. Milieudefensie vindt dat onacceptabel. Stank kan beperkt worden door het verminderen van de groei van Schiphol, en ook door het verslepen van vliegtuigen in plaats van taxiën.

Giftige stoffen

Hieronder ga ik beschrijven hoe de uitstoot is op mondiaal en op lokaal niveau. Eerst begin ik met het lokale niveau.

Lokale effecten van luchtverontreiniging

Vliegverkeer draagt op verschillende manieren bij aan luchtvervuiling:

- Verzuring: wordt veroorzaakt door stikstofoxiden (NO_x) en zwaveloxiden (SO₂)
- Zomersmog en ozon op leefniveau: ozon ontstaat door koolwaterstoffen en stikstofoxiden.

Ozon tast bomen en planten aan en veroorzaakt gezondheidsproblemen. Bij mooi rustig weer ontstaan tijdelijk nog veel hogere concentraties ozon, de zomersmog. Dit heeft ernstige gevolgen voor mensen met een aandoening aan hun luchtwegen.

Ook draagt vliegverkeer bij aan de uitstoot van;

- Koolwaterstoffen (C_xH_y)
- Het giftige koolmonoxide (CO)
- NO_x, fijn stof en PAK's (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen).

Deze stoffen zijn schadelijk voor de gezondheid en sommigen vervuilen de bodem en het oppervlaktewater. Ook het uitgestoten roet is schadelijk, want het dringt diep in de longen en neemt kankerverwekkende stoffen, zoals PAK's, mee naar binnen.

Onderzoek van TNO/RIVM toont aan dat binnen een straal van 10 kilometer rond de luchthaven vaker luchtwegklachten worden gerapporteerd en meer medicijnen tegen astma en/of allergie worden gebruikt.

De luchtkwaliteit rond Schiphol wordt op gebrekkige wijze gemeten: er zijn slechts drie meetpunten rond de luchthaven. De geruststellende persberichten die door Schiphol en de provincie Noord-Holland over de luchtkwaliteit worden rondgestuurd, zijn dan ook gebaseerd op onvoldoende gegevens. Op dit moment wordt het meetsysteem uitgebreid en verbeterd, waardoor er in de toekomst op grond van betere gegevens over de luchtkwaliteit kan worden gediscussieerd.

Vliegtuigen produceren een reeks van gassen zoals koolstofdioxide (CO₂), stikstofdioxide (NO_x) en roet. Deze stoffen dragen onder meer bij aan de versterking van het broeikaseffect en aantasting van de ozonlaag.

Vliegtuigen stoten hun vervuilende uitlaatgassen (emissies) op grote hoogte uit, in de stratosfeer en de troposfeer. Op deze hoogte blijven stoffen vele malen langer actief dan vlak boven het aardoppervlak. Het IPCC schat in een recent rapport de bijdrage van vliegverkeer aan het door mensen veroorzaakte broeikaseffect op 3,5 procent. Deze bijdrage kan volgens het IPCC oplopen tot 10 procent à 15 procent in 2050 bij sterke groei van het vliegverkeer. Het broeikaseffect wordt niet alleen door CO₂ veroorzaakt, ook door NO_x en waterdamp.

Ondanks het feit dat vliegverkeer dus een substantiële bijdrage levert aan het broeikaseffect, tellen de emissies van vliegtuigen nog steeds niet mee in de internationale afspraken die worden gemaakt (Kyoto, Buenos Aires) over vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Dit komt doordat de landen het niet eens kunnen worden over hoe de emissies aan ieder land toegerekend moeten worden.

Verdrijven van dieren

De luchthaven Schiphol ligt in een polder met water, weiden en landbouwgrond. In deze gebieden leven meerdere dieren, waaruit een meerderheid uit vogels bestaat. Onder andere meeuwen, eenden, Kievieten, fazanten enz. De leefsituatie van deze dieren is zeer verergerd sinds de eerste vluchten van Schiphol. Door de stank en geluidsoverlast worden deze dieren erg verstoord in hun leefsituatie. Maar niet alleen deze dieren hebben last van de vliegtuigen maar ook andersom, want de vogels kunnen bijv in één van de motoren komen van de vliegtuig. We zullen het er maar niet over hebben, wat voor ramp dat zou kunnen worden.

Eén van de organisaties die het belang van het milieu rondom Schiphol vertegenwoordigt is Milieudefensie. Deze organisatie pleit voor een betere bescherming van deze natuur- en recreatiegebieden. Maar meer dan pressie en pleiten voor betere omstandigheden kan Milieudefensie niet doen, want het Rijk heeft het laatste woord over de (onacceptabele) gedrag van Schiphol tegenover de dieren rondom Schiphol.

3. Welke uitbreidingsmogelijkheden heeft Schiphol en welke voor- en nadelen zijn hieraan verbonden?

Doordat Schiphol, de grootste luchthaven van Nederland is en het ook nog eens een mainport is, wordt er van verwacht dat deze mainport in 2015, 44 miljoen passagiers gaat vervoeren. Om een mainport te blijven zal Schiphol dus in de toekomst moeten uitbreiden. Hieronder heb ik een kleine opsomming gemaakt om te laten zien wat de voor- en nadelen zijn van de uitbreiding van Schiphol:

Voordelen:

- Schiphol kan nu betere en veiligere vliegroutes bepalen die bijvoorbeeld niet meer over steden gaan. Zo zou een ramp als de Bijlmerramp of zelfs de 11 september ramp voorkomen kunnen worden.

- Schiphol kan blijven mee concurreren tegen andere grote luchthavens, als Schiphol niet uitbreidt zal het zijn positie als mainport verliezen.
- Bij een uitbreiding zal er meer werkgelegenheid ontstaan.
- De status van Nederland kan behoorlijk stijgen met een goede grote moderne luchthaven.

Nadelen:

- Het milieu gaat erop achteruit bij een uitbreiding.
- Als het vliegveld op vasteland wordt gebouwd zal door de verstedelijking op een gegeven moment de rand van Amsterdam en andere gemeenten te dicht bij de start- en landingsbanen gebouwd worden.

Met deze afwegingen (voordelen en nadelen) wordt de overheid steeds geconfronteerd. Schiphol komt met meerdere voorstellen over de plekken om uit te breiden voor Schiphol en de Milieuorganisaties proberen elke keer pressie op de overheid uit te oefenen om de uitbreidingsplannen van Schiphol tegen te werken. Er zijn 5 mogelijke plekken om uit te breiden voor Schiphol en dat zijn: Een eiland in de Noordzee, Markeermeer, Maasvlakte, Lelystad en Haarlemmermeerpolder. Hieronder ga ik deze die uitgebreid beschrijven.

- De eerste mogelijkheid is het 'Banen-op-afstand-model': de aanleg van de start- en landingsbanen op een eiland in de Noordzee, tien kilometer uit de kust van Zandvoort en Noordwijk. Vluchten met veel overstappende passagiers, vracht- en vakantievluchten zullen naar dit eiland worden verplaatst. Schiphol wordt een kleinere luchthaven, voor lijnvluchten en vluchten met Nederland als start- en eindbestemming. Eens supersnelle grotendeels ondergrondse treinverbinding verbindt Schiphol met het eiland.

Dit is ook één van de meest realistische oplossingen voor de uitbreidingsmogelijkheid voor Schiphol. Voordelen hiervan zijn de geluidsoverlast wordt verplaatst naar de zee, de veiligheidsrisico's voor de omgeving worden geminimaliseerd, (want op een enkele schip na, kan er haast verder niks geraakt worden). Nog een voordeel van deze omgeving is dat je in de zee veel ruimte hebt om te uitbreiden. Maar er zijn ook nadelen hieraan. Zoals natuurlijke factoren kunnen een zeer gevaarlijke rol spelen zoals; een sterke zeewind, die nogal eens van richting verandert, wat levensgevaarlijk kan zijn voor vliegtuigen die met de landingsfase bezig zijn.

- De tweede mogelijkheid is het 'tandem-model': de aanleg van een nieuwe luchthaven op een eiland in het Markeermeer, tegenover Lelystad. Ook hier worden dan de vluchten met overstappende passagiers en vracht- en chartervluchten afgehandeld.

Er zouden twee, aan elkaar parallelle banen worden gebouwd die van oost naar west lopen. Voor de bereikbaarheid zou een magneettrein worden gebruikt die zou rijden tussen Lelystad en Schiphol. Een andere mogelijkheid zou een metro zijn. Dit is wel goedkoper, maar het nadeel is dat de reis dan wel langer zou duren. Op dit eiland is er wel veel meer plaats voor bedrijven in tegenstelling tot het eiland in de Noordzee. Ook zou er een groot vrachtcentrum worden gemaakt. Een voordeel is dat dit een uitkomst voor het noorden zou kunnen zijn, want als er een uitbreiding in het noorden zou komen, zal er een hogesnelheidstreinverbinding komen met het noorden van Nederland. Wat zeer stimulerend is voor het toerisme in het noorden. Maar wel een zeer gevaarlijke nadeel aan deze plek is dat er vele vogels zijn die er rondvliegen. Deze vogels zouden in één van de motoren van het vliegtuig terecht kunnen komen. En dat de plek te afgelegen ligt voor de randstad.

- De derde mogelijkheid is het 'Overloop-model': Voor dit model zou er op de Maasvlakte een nieuw vliegveld worden gebouwd. Er zouden twee startlandingsbanen worden aangelegd waardoor er op

Schiphol minder vliegverkeer zou plaatsvinden. De Aalsmeerbaan en de Buitenveldertbaan zouden kunnen worden gesloten. Wel zou er parallel aan de Kaagbaan een nieuwe kleinere baan worden aangelegd. De nieuwe luchthaven heeft een terminalproduct van zo'n twintig miljoen passagiers en zo'n vijf miljoen ton vracht. De nieuwe luchthaven zou, omdat deze vlakbij de haven van Rotterdam zou komen te liggen, vooral voor meer vervoer van vracht moeten zorgen.

Ook bij deze uitbreidingsmogelijkheden zijn weer meerdere nadelen zoals; voor de bereikbaarheid van het nieuwe vliegveld moeten er extra wegen en spoorverbindingen worden gemaakt tussen Schiphol en de Maasvlakte (wat natuurlijk weer veel geld gaat kosten.) En de toegang naar de Maasvlakte is nogal smal en om die reden kunnen er niet snel, veel mensen worden getransporteerd.

· De vierde mogelijkheid is Lelystad.

Op dit moment is de luchthaven bezig om de kleinere vliegtuigen richting Lelystad te dirigeren. Een voordeel van deze uitbreiding is dat de inwoner aantal er gering is. Maar een nadeel van deze uitbreiding is de milieuoverlast in omliggende gebieden.

· De vijfde mogelijkheid is de Haarlemmermeerpolder:

De Haarlemmermeerpolder is nu de huidige locatie van Schiphol. De huidige locatie ligt vrij ongunstig ingesloten tussen Amsterdam, Amstelveen, Aalsmeer, Hoofddorp en Zwanenburg. Daardoor zijn er meerdere jaren aan de discussie over de uitbreidingsmogelijkheden verspild. Uiteindelijk hebben de politieke partijen toch de economie boven het milieu gekozen en het plan aangenomen van de vijfde baan van Schiphol. Maar onder de voorwaarden dat geluidsoverlast, milieuvervuiling, veiligheid en stankoverlast allemaal moest gemeten worden.

4. Opdracht vragen

Vragen over vliegen en luchthavens algemeen

1. Geef een duidelijke beschrijving van de functie van de nationale luchthaven Schiphol en de verschillende regionale luchthavens. Hoe zijn de luchthavens te bereiken en welke rol spelen ze in het reizigers verkeer? De functie voor zowel de nationale als de regionale luchthavens is het heen en weer vliegen van personen en producten van A naar B. Het verschil tussen de nationale en de regionale luchthavens is dat Schiphol internationale vluchten heeft over de hele wereld, er (inter)nationale vluchten tussenlandingen maken op Schiphol en er passeren per jaar een paar keer zoveel mensen Schiphol, dan een ieder regionaal vliegveld. Schiphol is goed te bereiken met de auto, trein, bus, en natuurlijk met het vliegtuig. De regionale luchthavens zijn meestal niet rechtstreeks te bereiken met de trein. Natuurlijk wel met de auto en de bus.

2. Welke routebeschrijving moet een klant volgen als hij een vlucht wil maken naar het buitenland. Welke instanties zijn hierbij betrokken en waar dient deze reiziger aan te denken?

Op Amsterdam Airport Schiphol is er voor vertrekkende passagiers per vertrekhal één centraal controlepunt, direct achter de incheckbalies. Hier vindt de controle plaats van:

? paspoort- en/of ticket (Koninklijke Marechaussee)

? passagiers (metaaldetectie)

? handbagage (x-ray)

Je checkt in bij de balie van de luchtvaartmaatschappij waarmee je vliegt.

Bij de incheckbalie toon je je ticket(s) en je paspoort. Je koffer (ruimbagage) wordt voorzien van een label, gewogen en op de bagageband afgevoerd. Je krijgt van de grondsteward(ess) een boarding card.

In verband met de (Europese-)verplichting om alle koffers die in het vliegtuig gaan te controleren (ruimbagage), wordt voordat je je koffer incheckt deze al gecontroleerd (x-ray) en voorzien van een controle-sticker. De controle van ruimbagage in de vertrekhal is een tijdelijke maatregel; in de loop van dit jaar zal deze in de bagagekelder plaatsvinden.

Let op: Scherpe voorwerpen en/of gevaarlijke stoffen horen niet in je bagage thuis.

Nadat je bent ingecheckt kom je bij een van de drie centrale controlepunten. Bij het controlepunt wordt je paspoort en/of ticket (boarding card) gecontroleerd door de Koninklijke Marechaussee. Indien je reist naar een van de Schengenlanden wordt alleen je ticket gecontroleerd. De Schengenlanden hebben namelijk afgesproken om de paspoortcontroles onderling af te schaffen.

De Schengenlanden zijn: België, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje (incl. de Canarische Eilanden), Finland, Zweden, Noorwegen en IJsland.

Veiligheidscontrole

Na de paspoortcontrole volgt de controle van je als passagier en uw handbagage.

? Je plaatst uw handbagage op de lopende band die vervolgens door een x-ray apparaat wordt doorgelicht. De x-ray-controle heeft geen invloed op bijv. lichtgevoelig filmmateriaal, computerdiskettes of laptops.

? Verwijder voordat je door het metaaldetectiepoortje loopt sleutels, munten, mobiele telefoons e.d. Deze kunt je in de daarvoor bestemde bakjes op de lopende band van het x-ray-apparaat plaatsen. Het metaaldetectiepoortje gaat namelijk 'piepen' als u nog metalen voorwerpen op zak hebt.

? Als het metaaldetectiepoortje een 'piep'-signaal weergeeft zal een beveiligingsmedewerker je fouilleren om na te gaan om welk voorwerp het gaat. Je dient te allen tijde de instructies van de beveiligingsmedewerker op te volgen.

? Aan het eind van de lopende band pak je je handbagage weer op. Vergeet niet de (losse) spullen die je evt. in de bakjes hebt gedeponerd mee te nemen.

Je hebt nu alle formaliteiten achter de rug en dient nog slechts op de aangegeven tijd in uw vliegtuig te stappen. Bij sommige vluchten echter kunnen er aan de gate van vertrek (voor boarding) nog aanvullende controles worden uitgevoerd.

3. Welke routebeschrijving moet een klant bij aankomst? Welke instanties moeten gepasseerd worden voordat je je familie kunt ontmoeten?

Via de borden 'Aankomst' en 'Uitgang' kom je vanzelf bij de paspoortcontrole. Na de paspoortcontrole kom je bij de bagagebanden op de begane grond. Indien je uit een Schengen-land komt, arriveer je zonder paspoortcontrole rechtstreeks in de Aankomsthal.

4. Waar dient een reiziger rekening mee te houden wat betreft het vervoer van bagage? Hoeveel kilo's zijn toegestaan en zijn er ook andere beperkingen? Wat betekent het piece concept en zijn er ook andere beperkingen? Wat zijn de mogelijkheden om een golden retriever mee te nemen in het vliegtuig en wat als je je ski's wilt meenemen? Heb je nog tips aan de reiziger met betrekking tot zijn of haar bagage?

Elke luchtvaartmaatschappij hanteert een eigen maximum gewicht voor de hoeveelheid bagage die je mee mag nemen. Meestal is dit gewicht 20 kilo. Dit gewicht staat vermeld aan de binnenzijde van uw ticket. Als je meer bagage wilt meenemen, moet je bijbetalen. Hoe groot het bij te betalen bedrag is, hangt ook weer af van de luchtvaartmaatschappij waarmee u vliegt.

Na de gebeurtenissen op 11 september 2001 wordt er wereldwijd streng gecontroleerd op het meenemen

van scherpe voorwerpen aan boord van vliegtuigen door de passagier. Daarnaast is per 1 januari 2003 in internationaal verband de (verplichte) controle ingesteld van alle ruimbagage op gevaarlijke en explosieve stoffen. Deze controle vindt plaats door middel van detectie-apparatuur.

? Wat je nooit mag meenemen in het vliegtuig

Explosieven,

Ontvlambare artikelen

Pistolen en geweren

Scherpe voorwerpen

? Wat je niet in uw handbagage mag meenemen

Stokachtige voorwerpen/sportattributen/gereedschappen etc;

Voor het reizen met uw huisdier(en) in het vliegtuig naar het buitenland gelden bij

luchtvaartmaatschappijen strikte regels. Daarnaast zijn voor invoer van de dieren naar het buitenland reisdocumenten verplicht.

Een geldige gezondheidsverklaring, Een geldige hondsdoelheidverklaring

Voor het meereizen in de cabine gelden – als dit wordt toegestaan - strikte regels (oa. grootte van het huisdier en het verplicht gebruik van een kennel). Veel maatschappijen staan het reizen in de cabine niet toe en vervoeren huisdieren alleen in een kennel in het vrachtruim van het vliegtuig. Het vrachtruim waarin huisdieren worden vervoerd zijn altijd verwarmd en worden onder normale druk gehouden.

Als je gaat reizen met een of meerdere huisdieren, neem dan altijd ruim van tevoren contact op met de luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappij kan u precies informeren over de regels en de kosten van het (huisdier)vervoer, en u kunt alvast aangeven dat u tijdens uw vlucht een huisdier wenst mee te nemen.

Nog een paar tips zijn:

Neem nooit gevaarlijke stoffen mee in je bagage. Dit is ten strengste verboden. Zelfs een reserve aansteker, een flesje nagellakremover of een fles campinggas behoren tot de gevaarlijke stoffen! Vraag bij twijfel je reisbureau/ luchtvaartmaatschappij om de folder 'Kan ik dit meenemen?'.

Neem in je handbagage nooit scherpe voorwerpen mee zoals zakmessen, kurkentrekkers, scharen, zagen etc.

5. Wat voor eisen worden er gesteld aan stewardessen? Wat moet je doen om dit beroep te kunnen uitoefenen?

Om steward(ess) te worden moet je tenminste een HAVO diploma hebben of een MAVO diploma met een MBO diploma of een opleiding tot verpleegster. In ieder geval moet je examen hebben gedaan voor Engels en een beetje Duits, Frans of Spaans kunnen spreken. Verder moet je minimaal 21 jaar oud zijn en niet te klein of te groot. Ben je te klein dan kun je niet bij de veiligheidsapparatuur in de “pantry” (de keuken aan boord van het vliegtuig). Als je te groot bent stoot je gauw je hoofd in het gangpad, vooral in de wat kleinere vliegtuigen. Je moet je ook goed realiseren dat steward(ess) een behoorlijk zware baan is en dat je veel en vaak ver van huis bent. Steward(s)(essen) hebben vaak vrij als anderen moeten werken en ze moeten vaak werken als anderen vrij zijn.

6. Wat voor eisen worden gesteld aan incheck-medewerkers op een luchthaven?

Ze moeten altijd vriendelijk zijn tegen de klanten, en consequent zijn in hun werk. Ze moeten zich aan strikte regels houden en talen kunnen beheersen.

7. Wat houdt het Flying Dutchman Programma van de KLM precies in?

Het principe van Flying Dutchman is eenvoudig: hoe vaker je gebruikmaakt van de diensten van KLM en onze vele FD-partners, hoe meer je profiteert.

Dankzij ons wereldwijd partnernetwerk, zowel aan boord als op de grond, is er voor je een overvloed aan mogelijkheden om Miles te sparen. Deze Miles, de 'valuta' van Flying Dutchman, geven je recht op gratis vluchten en vluchtupgrades, opwindende vrijetijdsarrangementen, vouchers voor luxe producten en vele andere aantrekkelijke cadeaus.

De Level Miles die je verzamelt, tellen ook mee voor niveau-upgrades naar de Elite-deelnemersniveaus, die je vele exclusieve voorrechten bieden.

Op elke gevlogen mijl spaar je één Level Mile en één Cadeau Mile.

- Cadeau Miles geven je recht op gratis vluchten en andere aantrekkelijke cadeaus
- Level Miles bepalen je deelnemersniveau

Met de introductie van een minimum van 500 Miles op zelfs de kortste vluchten, plus een aantal speciale bonussen, belooft Flying Dutchman je op elke reis.

En door gebruik te maken van de diensten van onze vele non-airline partners, kun je zelfs Cadeau Miles sparen zonder dat je hoeft te vliegen.

We hebben talloze partners over de hele wereld, waardoor het voor jou heel gemakkelijk is Miles te verzamelen. Bovendien breidt ons partnernetwerk zich voortdurend uit, zodat je in de toekomst zelfs nog meer spaarmogelijkheden kunt verwachten.

8. Kan een kind ook alleen reizen? Zoja, wat zijn de regels hiervoor?

Kinderen van 5 tot en met 11 jaar kunnen alleen reizen als zij gebruikmaken van de Unaccompanied Minor Service. Uw kind krijgt extra aandacht: gedurende de hele reis waken wij over de veiligheid van uw kind. Op Schiphol worden alleenreizende kinderen naar de Junior Jet Lounge begeleid. Uw kind kan daar genieten van frisdrank, video- en computerspelletjes, videofilms, boeken in verschillende talen en heel veel speelgoed. Eenmaal aangekomen op de plaats van bestemming dragen we uw kind persoonlijk over aan de door u opgegeven persoon.

Jongeren van 12 tot 18 jaar mogen onbegeleid reizen, maar kunnen ook gebruikmaken van de Unaccompanied Minor Service. Hier zijn wel kosten aan verbonden. Voor jongeren onder de 15 jaar die hun ticket gekocht hebben in Canada, de Verenigde Staten of Mexico is deze service verplicht.

Vragen specifiek voor Eelde Airport.

1. Beschrijf kort de geschiedenis van Eelde.

Het is allemaal begonnen met Hayo Hendriks, deze man had als hobby vliegerij.

Hij kwam op het idee om ergens tussen Assen en Groningen een vliegveldje aan te leggen. Uiteindelijk heeft dhr. Hendriks gekozen voor het plaatsje Eelde.

Op 23 mei 1931 is het dan zover, de N.V. Luchtvaartterrein voor Noord-Nederland wordt geopend door deze man. Het is toen begonnen met een weiland van zo'n twaalf hectare.

In het eerste jaar gaat zelfs de eerste lijndienst naar vliegveld Schiphol van start. Vanaf dit moment breidt het vliegveld zich alleen maar meer uit.

In 1940 wordt de tweede wereldoorlog toch een harde klap voor Airport Eelde. De luchthaven werd bezet gehouden door de Duitsers, toch heeft het niet echt een grote rol in de oorlog gespeeld. Na de oorlog werd de luchthaven overgedragen aan Canadese troepen. Gelukkig werd in 1946 de luchthaven weer overgedragen aan N.V. Luchtvaartterrein Noord-Nederland.

In 1948 werd een nieuw grondplan ontworpen omdat Eelde opnieuw werd aangewezen als uitwijkhaven voor Schiphol. Toen werd er een hoofdlandingsbaan van 1800 meter aangelegd en ook een tweede van 1500 meter.

In 1954 komt de Rijksluchtvaartschool naar Eelde, later komt hier ook een theorieschool, de voorgezette en eindvliegopleiding geplaatst.

Prins Bernard opent op 15 mei 1957 het nieuwe gebouwencomplex.

In de jaren 60 komen er steeds meer lijndiensten bij.

In 1977 wordt er een nieuwe passagiershal in gebruik genomen. Ook worden de nodige parkeerplaatsen aangelegd en wordt er een busverbinding naar Groningen opgezet. In 1979 wordt gestart met de bouw van een nieuwe verkeerstoren plus bijbehorende gebouwen om de Rijksluchtvaartdienst in te huisvesten. In 1982 wordt het gebouw voor luchtvaartbeveiliging en meteorologische dienst in gebruik genomen. Ook wordt de nieuwe verkeerstoren in gebruik genomen, dit betekende een primeur in de Nederlandse luchtvaart.

Door de meer groeiende international betekenis van de luchthaven wordt in 1988 besloten de naam van N.V. Luchthaven Eelde te veranderen in Groningen Airport Eelde N.V.

In 1991 koopt de KLM de Rijksvaartschool voor het bedrag van 1 gulden en vanaf dat moment het dan ook de KLM luchtvaartschool.

De baanverlichting wordt in 1992 goed onder handen genomen. Nu kan er ook in het donker en via instrumenten geland worden.

Omdat er meer vakantievluchten worden geboekt worden vanaf Eelde worden er in 1994 twee hallen samengevoegd. Ook wordt er een geheel nieuwe parkeerplaats aangelegd.

2. Wie zijn de aandeelhouders van deze luchthaven?

Gemeente Tynaarlo, Groningen, het Rijk, Drenthe.

3. Wat zijn de mogelijkheden voor zakenmensen als ze gebruik wensen te maken van de luchthaven?

Er kan een zaal worden afgehuurd, voor besprekingen en vergaderingen, verder kunnen zakenmensen een vliegtuig (Charter Quick Airways) incl. personeel huren om naar een andere bestemming te vliegen.

4. Hoe zit het met Taxfree shopping? Is daartoe een mogelijkheid? Zo ja, hoeveel kost een slof Cabalero of Marlboro Light?

Je kan op Eelde Taxfree shoppen, een slof sigaretten kost €19,- (voor 10 pakjes)

5. Welke bestemmingen werden er deze zomer aangeboden naar de zon. In de zomer werd er naar de volgende landen gevlogen:

Bulgarije, Kreta, Malta, Tunesië, Malaga.

6. Welke maatschappij is verantwoordelijk voor het afhandelen van passagiers?

SIG Grondservice

7. Wat zijn globaal de tarieven voor het parkeren voor 2 en 5 uur?

2 dagen: € 20

5 dagen: € 26

8. Wat doet de Dutch Flight Academy precies?

De Dutch Flight Academy leidt piloten op. (vliegschool)

9. Komen er in 2004 bestemmingen bij? Zo ja, welke en met welke luchtvaartmaatschappij?

Portugal: Algarve

Spanje: Gran Canaria, Tenerife, Mallorca

Turkije: Turkse Riviera, Z-Egeïsche/ Lycische kust

Griekenland: Corfu, Kos, Kreta

Conclusie

Met dit werkstuk heb ik geprobeerd om een antwoord op de hoofdvraag: 'Of bij de ontwikkeling van Schiphol wel een goed evenwicht blijft bestaan tussen de economie en het milieu?' te geven door deze uit te splitsen over meerdere deelvragen en informatie.

In dit werkstuk heb ik aangetoond dat Schiphol van groot belang is voor de ontwikkeling van de economie. Schiphol is een belangrijke banen-motor. In de bedrijven van Schiphol werkten in 2000 ruim 50000 mensen. Dit is directe werkgelegenheid. Daarnaast zorgt Schiphol voor veel indirecte werkgelegenheid bijvoorbeeld in de horeca. Bij de indirecte werkgelegenheid of afgeleide werkgelegenheid gaat het om bedrijven die in de omgeving van Schiphol zitten en die gebruik maken van de mensen die bijvoorbeeld met het vliegtuig gaan of de werknemers van Schiphol. Een voorbeeld hiervan zijn hotels en restaurants. In 2000 werkten in deze sector zo'n 25000 werknemers.

Aan de andere kant heeft Schiphol een nadelig effect op het milieu. Ik heb beschreven dat die nadelige milieu effecten zeer divers zijn. Ik noem hier enkele als voorbeeld. Geluidsoverlast, stankoverlast, giftige stoffen en verdrijven van dieren. Alhoewel Schiphol allerlei maatregelen neemt om die overlast tegen te gaan, bijvoorbeeld door nieuwe meettechnieken voor geluidsoverlast, zijn milieubewegingen zoals Milieudefensie nog zeer kritisch en proberen zij de overheid aan hun zijde te krijgen. De overheid probeert met wet en regelgeving een evenwicht te zoeken tussen de economische belangen en de milieu aantasting.

Schiphol is van vitaal belang voor de ontwikkeling van de economie, maar moet zich wel ontwikkelen binnen de geldende milieu- en veiligheidsnormen zoals die zijn vastgesteld door de overheid. Dit betekent dat onze nieuwe regering de ontwikkeling kritisch zal blijven volgen.

Dit lijkt mij een goede zaak, want ook ik vind dat de Nederlandse economie moet blijven groeien maar dat dit niet ten koste van het milieu mag gaan.

Verder ben ik veel te weten gekomen over Eelde, vliegen en luchthavens in het algemeen. Veel dingen die ik nog niet wist en die toch zeer interessant zijn ben ik nu wel te weten gekomen.

Nawoord

Ik vond het leuk om met deze opdracht bezig te zijn. Ik ben zeer lang bezig geweest om het tot dit eindresultaat te krijgen, maar ik heb er wel plezier van gehad om er mee bezig te zijn. Ik wilde bij deze ook nog even Eelde bedanken, die mij geholpen heeft met een paar onduidelijkheden met de vragen.

Literatuurlijst

Internet:

www.schiphol.nl

www.volkskrant.nl

www.telegraaf.nl

www.google.nl

www.schipholweb.nl

www.puntuit.nl
www.milieudefensie.nl
www.gae.nl
Boekje van Eelde Airport.