

GOED GEDAAN!

Door Doewe Kraneveld, onafhankelijk luchtvaartpublicist | 1 oktober 2025

Ook al ben ik alweer een aantal jaren uit ons land vertrokken, de gebeurtenissen in het land van mijn overleden ouders volg ik – zij het op enige afstand – met aardige regelmaat. En dan niet de alledaagse gebeurtenissen die gedomineerd lijken te worden door politiek gekrakeel, zeker nu de verkiezingen voor de 150 leden van de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal op komst zijn. Het andere nieuws, dat het grote nieuws vaak niet haalt, maar wel bijdraagt aan de aloude sfeer die ik mij uit mijn geboorteland herinner, is vaak veel boeiender dan de oppervlakkige onderwerpen die nu actueel zijn. Maar daar gaat deze bijdrage niet over.

Er zijn recent diverse onderwerpen in de Nederlandse media verschenen die op een voor de lezer leuker manier belicht hadden kunnen worden. Twee daarvan licht ik eruit.

Goed gedaan, Groningen!

Afgelopen zomer publiceerde de ILenT Luchtvaartautoriteit haar “Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde” over het gebruiksjaar 2024-2025. Niks mis mee, zo op het eerste oog. Maar bij nadere beschouwing is er toch alle reden om een wenkbrauw te fronsen.

Eerst even een paar stappen terug. Na de organisaties RLD, NLA is er al enige jaren ILenT en binnen ILenT bestaan veel loketten. Of het er eenvoudiger op wordt? Vraag me dat af. Maar er is kennelijk een zekere behoefte om binnen ILenT weer loketten te benoemen. Op haar website (die bekijk ik ook vanuit het buitenland) meldt ILenT in haar nieuwsbericht van 3 juni van dit jaar, dat ze in het afgelopen jaar de naam ILT-Luchtvaartautoriteit al op rapporten voerde. Maar dat was niet

officieel en mag nu met het wijzigen van het Organisatie- en Mandaatbesluit voor het egje. Joechei, dat zal een feest geweest zijn, de inspectie kan nu haar besluiten desgewenst ondertekenen met ILT-Luchtvaartautoriteit.

Op 15 juli, enige weken na het hijsen van die nieuwe vlag, verscheen de "Handhavingsrapportage Groningen Airport Eelde" over het gebruiksjaar 2024-2025. Niet zo'n groot rapport (16 pagina's) en dat snapt de lezer na afloop ook wel. Na de gebruikelijke pagina's inclusief omslag et cetera begint het verhaal op pagina 4 met de samenvatting. De laatste pagina is natuurlijk blank (met adresgegevens), zodat het rapport effectief elf pagina's beslaat. So be it!

Bij het doornemen viel me op, dat er kennelijk ter inspectie een interne oekaze was verschenen dat de nieuwe naam *ILT-Luchtvaartautoriteit* er goed in gehamerd moest worden, immers komt de naam wel 68 maal voor in het rapport! Dat is een aardige overkill, het lijkt op borstklopperij: zie ons eens even handhaven! Met een normaler manier van schriftelijk formuleren was de inhoud beter overgekomen.

Eigenlijk is het aandoenlijk rapport, want er was in de handhavingsperiode op GAE (aka Eelde) niets aan de hand. Immers werd de wettelijke verplichte informatie door hen op tijd verstrekt, werden afwijkingen tijdig gemeld door de inspectie en waarna de inspectie de overtreders op hun gedrag heeft aangesproken. En de paragraaf waarin het handhaven van het valschermspringen wordt uitgewerkt doet eerder hilarisch aan: dat wordt op GAE niet meer gedaan. Kan in één regel worden afgewikkeld en iedereen snapt dat dan.

Een paar tips: geef een volgende keer aan hoeveel bewegingen er zijn geweest, dan kan de verstandige lezer zich een oordeel vormen over de afwijkingen. Hoeveel circuitbewegingen zijn er geweest en hoeveel afwijkingen waren er? Een andere is dat er zes (6)!) klachten over circuitvluchten zijn gekomen. Van hoeveel mensen? Op de hoeveel circuitvluchten? Geef dat nu

even aan, dan kan de lezer zich een oordeel vormen. En waar kwamen die klachten vandaan? Uit Emmen? Dan is het niet relevant. Maak het concreet en herkenbaar.

Sommige teksten lijken me onjuist. Zo heb ik de indruk dat de beschrijving van het circuitverkeer aardig rammelt. Een landing bij een touch-and-go (die term wordt niet genoemd) wordt afgerond als ware het een gewone full-stop, waarna wordt doorgestart. Da's wat anders dan wat ILT-Luchtvaartautoriteit in het rapport meldt. Vliegers moeten immers leren écht te landen. En de minimumhoogte in het circuitgebied? Dat is 'iets' boven de grond. En de opmerking dat een vliegtuig bij het bereiken van een minimumvlieghoogte draait om de landing in te zetten (zie pag.) is bezijden de werkelijke gang van zaken.

Het gevoel bij dit rapport? Spierballentaal, echt in de trant van 'Je maintiendrai', dus 'ik zal handhaven'. Een serieuze toon van ILenT terwijl de teneur eigenlijk is: Niets aan de hand, Goed Gedaan, Groningen. Nou, zég dat dan gewoon en schrijf niet zo moeilijk! Wellicht kan het "Team Communicatie en Advies" of het "Team Redactie en support" van de Inspectie nog eens een blik werpen op de manier van schriftelijk communiceren? Ik ken enkele goeie opleiders.

Fokker D.VII gejat? Cadeau?

In het Nationaal Militair Museum op de voormalige Vliegbasis Soesterberg kwam in september een Fokker D.VII terug. Was van de MLD geweest, zelfs gebouwd in Schwerin aan het einde van de Great War. Het jachtvliegtuig was in 1940 onder nog niet helemaal opgehelderde omstandigheden door 'der Dikke', Hermann Göring dus, naar der Heimat meegenomen. Over het hoe en waarom leven nog allerlei vragen. Maar na een boeiend onderzoek nu in bruikleen op SSB, de informatie zal bij de stukken voor de pers.

Bladen brengen eigenlijk geen nieuws! Niemand lijkt écht naar

tot nu toe het uitvoerde onderzoek over de Fokker D.VII te hebben geïnformeerd. In een filmpje op YouTube zag ik dat een vroegere klasgenoot bij het onderzoek betrokken is en aan hem heb ik wat vragen gesteld na zijn contactgegevens te hebben gevonden. Het wereldwijde net is daarbij een handig zoekmiddel, al lijken daar de afspraken over privacy wel tot aan de randen van het leuke te worden uitgehold. Uit de antwoorden op mijn vragen bleek, dat eigenlijk wel zeker is dat de Fokker D.VII die nu weer in ons land is, wel degelijk de D-28 is, een exemplaar dat bij de MLD in dienst is geweest. Belangrijker in zijn reactie is de mening, dat de kwintessens van het onderzoek niet wordt geraakt in de artikelen. De lijn van het onderzoek is zo eenvoudig dat aan de inhoud geen aandacht is gegeven. Het gaat om basisvragen: wie was de eigenaar van deze D.VII? Wie was dat toen de Marine Luchtvaartdienst het vliegtuig ter beschikking stelde aan een nieuw te vormen museum, waar door vrijwel alle toenmalige luchtvaartorganisaties werd meegewerkt (KNVvL, Fokker, KLM, Schiphol, de LVA en meer). Archieven over de periode 1937-1940 bestaan niet of niet meer. Het KNVvL-archief was er wel, net als het Fokker-archief, maar beide bestaan niet meer. En zo leven er tientallen vragen waar de onderzoekers in Nederland en Duitsland een antwoord op zoeken. En het boeiende is dat je in de verhalen die naar aanleiding de terugkeer van de D.VII zijn geschreven en in diverse bladen zijn gepubliceerd, amper tot geen van die vragen terugvindt. Dat zijn nou net de smaakmakende delen – juicy details – voor de verhalen over dat bijzondere vliegtuig. Die vroegere klasgenoot heeft me gelukkig aangegeven dat hij een verhaal gaat maken over de reis, het uitgevoerde onderzoek. De reis is, naar zijn zeggen, minstens zo leuk als het reisdoel: de terugkeer van de D.VII naar ons land.

Ik ben nu al benieuwd naar dat verhaal, want daarin zal het échte nieuws staan. Dat las ik niet in de overigens door NMM en anderen gewaardeerde verhalen over het vliegtuig, want daarmee wordt publiek getrokken. En daar gaat het in de

maatschappij wellicht meer om dan over de inhoud.