

Geen vliegsnelweg boven ons hoofd', Arnhem is tegen nieuwe vliegroute

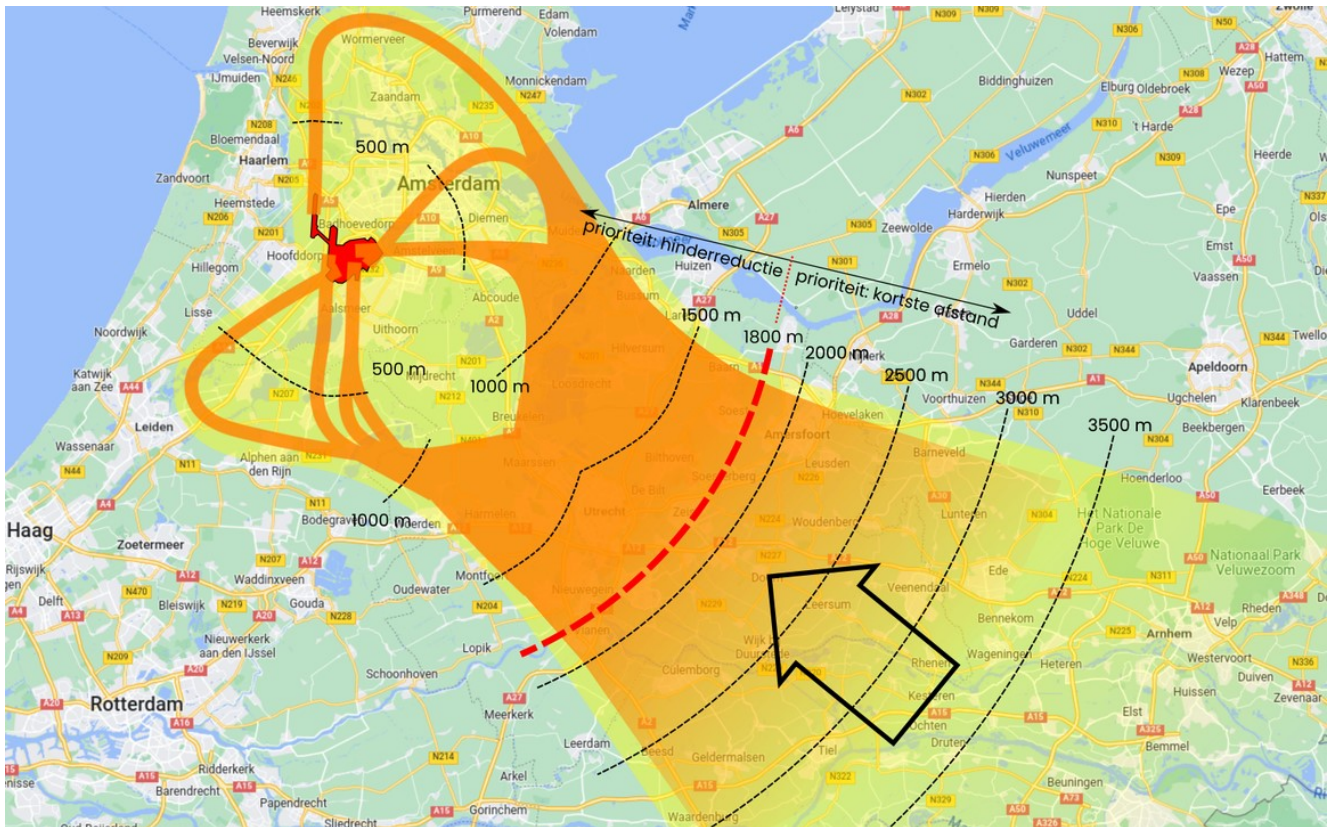
Geen vliegsnelweg boven ons hoofd', Arnhem is tegen nieuwe vliegroute

Bron: Omroep Gelderland d.d. 12 april 2024

Arnhem zal zich verzetten tegen de veelbesproken vierde aanvliegroute van Schiphol als inderdaad blijkt dat het extra vliegverkeer ook over de provinciehoofdstad trekt. Dat maakt wethouder Marco van der Wel duidelijk na vragen van D66. Tot nog toe ging hij ervan uit dat zijn stad daar niet door zou worden getroffen, maar op een nieuwe kaart lijkt dat nu wel het geval.

En dat was reden voor D66-raadslid Joris Brandts om vragen te stellen. Volgens hem blijkt uit Kamerstukken dat het gaat om 42.000 extra vliegbewegingen per jaar, zo'n 120 vliegtuigen per dag. Dat zou een verdubbeling zijn van het huidige aantal. Bovendien is de vlieghoogte daarbij veel lager.

In eerdere gesprekken met het ministerie was er nog geen sprake van dat de route gevolgen zou hebben voor Arnhem, stelt Van der Wel. Wat de gevolgen zijn van de nieuwe kaart die nu rondgaat qua overlast op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof is volgens de wethouder nog niet helemaal duidelijk. Dat wordt nog in beeld gebracht.



Onderzoeksrapport inzake botsing in de lucht boven Duitsland

Onderzoeksrapport inzake botsing in de lucht boven Duitsland

Bron: Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung

Op 18 juli 2018 kwam een in Nederland geregistreerde Cessna 172 N tijdens de kruisvlucht in botsing met een ASW 20 zweefvliegtuig in de nabijheid van het Duitse luchtvaartterrein Borken-Hoxfeld. Beide vliegtuigen raakten door de botsing beschadigd maar bleven luchtwaardig en vlogen

elk terug naar het vliegveld waarvan ze waren opgestegen. De zweefvlieger en de piloot en de drie passagiers van de Cessna 172 N bleven ongedeerd. Door de Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) werd een onderzoek naar de toedracht ingesteld. Het onderzoek werd afgesloten met de presentatie van de feiten, d.w.z. zonder analyse en conclusie. Bijzonder is dat beide vliegers hebben aangeven dat zij elkaar zagen en dan toch zo'n mid-air...



Gebeurtenissen en verloop van de vlucht

Om ongeveer 18:10 uur naderden een Cessna 172 N en een ASW 20 elkaar op een hoogte van ongeveer 420 m boven de grond ten noordwesten van het vliegveld Borken-Hoxfeld. De piloot van het zweefvliegtuig was gestart in Borken-Hoxfeld en had een overlandvlucht van bijna 7 uur gemaakt.

Het cirkelende zweefvliegtuig bevond zich gedurende een periode van *“ten minste een minuut”* in het gezichtsveld van de inzittenden van de Cessna 172 N. De bestuurder had in eerste instantie zijn vliegbaan naar rechts gecorrigeerd om de afstand tot het zweefvliegtuig te vergroten. In de tussentijd sprak de bestuurder met de passagiers over het voorvliegende zweefvliegtuig en het zweefvliegen in het algemeen.

De bestuurder van de Cessna 172 N getuigde later dat het zweefvliegtuig plotseling van richting veranderde en waardoor

het zweefvliegtuig voor hem snel en onverwacht groter werd. Ondanks dat de Cessna 172 N onmiddellijk een uitwijkmanoeuvre naar rechts uitvoerde kwam het vervolgens in botsing met het zweefvliegtuig.

De bestuurder van het zweefvliegtuig verklaarde later dat hij ten noordwesten van het luchtvaartterrein Borken-Hoxfeld aan het cirkelen was toen hij van richting veranderde en een gemotoriseerd vliegtuig op ramkoers zag naderden. Hij zette nog een steile cirkel in maar kon niet voorkomen dat twee seconden later de botsing met de Cessna 172 N plaats vond.

Het onderzoeksrapport is in te zien via de link: Untersuchungsbericht (bfu-web.de)

[Onderzoeksrapport inzien \(Duits\)](#)

**Europese Commissie geeft
groen licht voor VTOL-
operaties en luchttaxi's**

**Europese Commissie geeft
groen licht voor VTOL-
operaties en luchttaxi's**

Bron: Persbericht EASA 10 april 2024

De Europese Commissie heeft een pakket secundaire wetgeving aangenomen met betrekking tot drones en VTOL-vliegtuigen

(vliegtuigen die verticaal kunnen opstijgen en landen), dat de definitieve regels vastlegt voor de lancering van Innovatieve Luchtmobiliteit (IAM), met inbegrip van luchttaxidiensten.

Het pakket is gebaseerd op regelgevingsvoorstellen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), die in augustus 2023 zijn gepubliceerd in advies nr. 03/2023. De wetgeving introduceert een uitgebreide reeks eisen voor elektrisch bestuurd luchttaxi's op het gebied van luchtvaartactiviteiten (Air OPS), vergunningen voor vliegtuigbemanningen (FCL), gestandaardiseerde Europese regels voor de luchtvaart (SERA) en luchtverkeersbeheer (ATM). Het stelt ook criteria en processen vast voor de certificering en het onderhoud van drones.

Het pakket is het laatste wetgevende element dat nodig is voor de lancering van luchttaxidiensten en vult andere bestaande wetgeving aan. Voor luchttaxidiensten is bovendien certificering door EASA vereist voordat dergelijke diensten in Europa operationeel kunnen worden.

NB De uitvoeringsverordeningen zullen naar verwachting op korte termijn worden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie, terwijl de gedelegeerde verordeningen in mei zullen verschijnen.

EASA en artificiële intelligentie (AI)

EASA en artificiële intelligentie (AI)

Bron: EASA

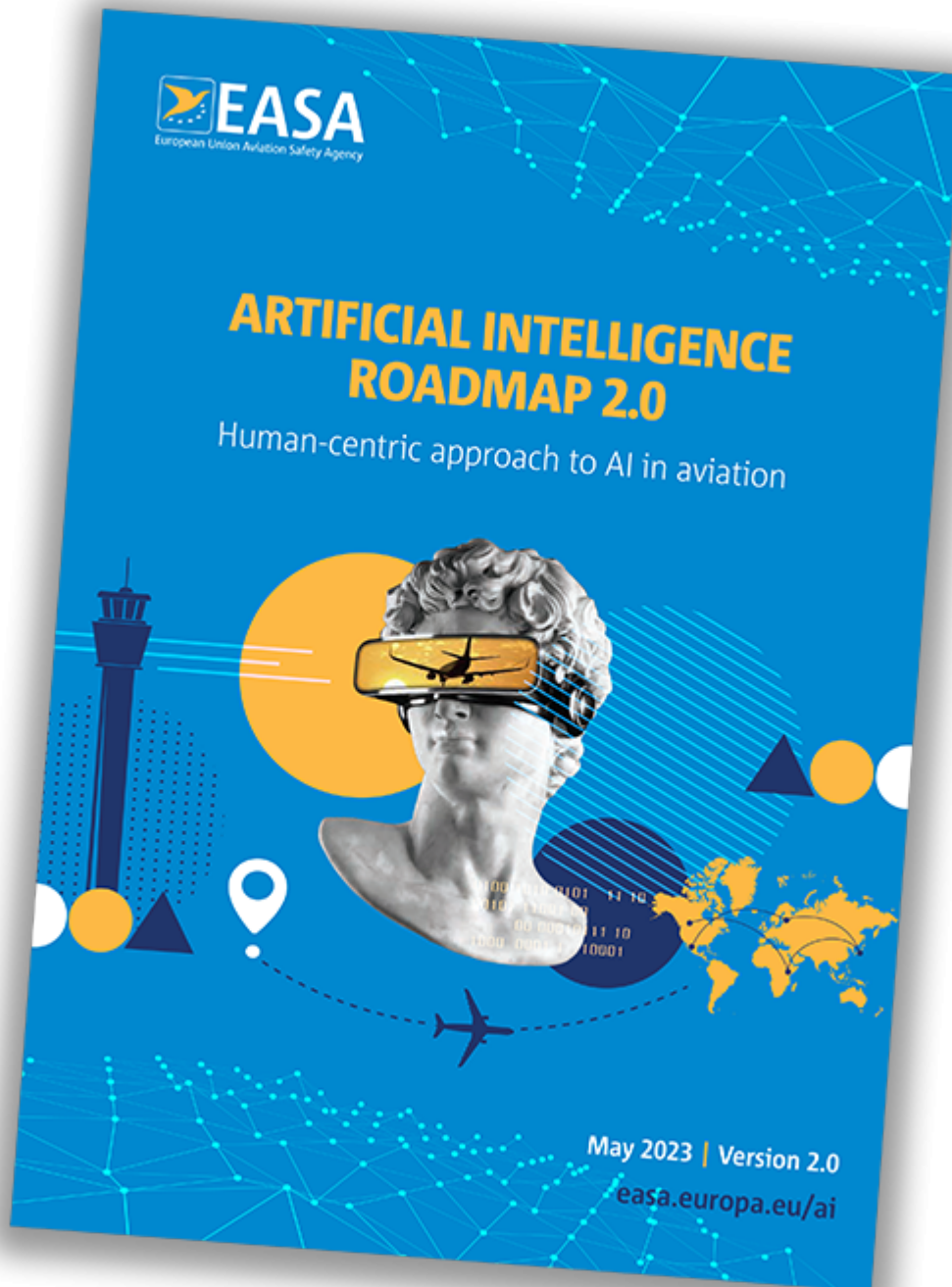
Artificiële intelligentie (AI) zal volgens EASA in alle luchtvaartdomeinen een rol gaan spelen. AI-technologie zal geavanceerde ondersteuning bieden aan luchtvaartprofessionals en zorgen voor procesoptimalisatie op manieren die anders niet mogelijk zouden zijn, waardoor de luchtvaartsector nog veiliger en duurzamer kan worden.

Nieuwe technologieën brengen uiteraard risico's en uitdagingen met zich mee, zoals de complexiteit van systemen voor machinaal leren, de ethische implicaties en de cyberbeveiliging van AI-systemen. Met zijn *routekaart voor artificiële intelligentie* wil EASA de luchtvaartsector laten profiteren van het potentieel van de integratie van artificiële intelligentie in zijn activiteiten met behoud van de hoogste normen op het gebied van veiligheid en milieubescherming.

Op haar website noemt EASA een aantal domeinen binnen de luchtvaart waarbinnen artificiële intelligentie een positieve impact kunnen hebben.

[EASA over AI](#)

Stappenplan



In 2020 publiceerde het EASA het eerste “stappenplan voor kunstmatige intelligentie”, waarin de initiële visie van het Agentschap op de veiligheids- en ethische dimensies van de ontwikkeling van AI-instrumenten in de luchtvaart werd vastgelegd. De EASA AI-routekaart is een levend document, bedoeld om te worden bijgewerkt en verbeterd door middel van gedachtewisselingen en praktische werkzaamheden op het gebied van AI-ontwikkeling. De laatste editie, de EASA Artificial

Intelligence Roadmap 2.0, is gepubliceerd in mei 2023.

[EASA Artificial Intelligence Roadmap 2.0](#)

Het EASA heeft ook conceptdocumenten over kunstmatige intelligentie gepubliceerd ter ondersteuning van de aanpassing van bestaande luchtvaartregels aan de specifieke kenmerken van AI en de identificatie van nieuwe eisen en middelen om aan de eisen te voldoen.

's Werelds snelste vliegtuig Overture komt eraan

's Werelds snelste vliegtuig Overture komt eraan

Auteur: Peter de Raaf

De Amerikaanse vliegtuigbouwer Boom Supersonic, het bedrijf dat 's werelds snelste vliegtuig Overture bouwt, heeft op 22 maart 2024 vanuit het testcentrum van het bedrijf in de Mojave Air & Space Port in Californië VS, met succes de eerste vliegtest van zijn XB-1 supersonische demonstratie jet afgerond. Het is de laatste stap in de ontwikkeling van het eerste commerciële supersonische vliegtuig sinds Concorde. De demonstratie jet bereikte tijdens de vlucht een hoogte van 7.120 voet en snelheden van 238 knopen (273 mph) en bereikte al zijn testdoelstellingen.

Net als Overture maakt de XB-1 gebruik van state-of-the-art technologieën om efficiënte supersonische vluchten mogelijk te

maken, waaronder koolstofvezelcomposieten, geavanceerde avionica, digitaal geoptimaliseerde aerodynamica en een geavanceerd supersonisch voortstuwingssysteem.

Twee decennia na de uitfasering van de Concorde markeert de eerste vlucht van XB-1 de terugkeer van een civiel supersonisch vliegtuig en wordt de weg vrijgemaakt voor de heropleving van het supersonisch reizen.

Basis voor ontwikkeling van Overture

Het XB-1-programma vormt de basis voor het ontwerp en de ontwikkeling van Overture, terwijl een cultuur waarin veiligheid voorop staat in engineering en productie tot stand wordt gebracht. XB-1 valideert belangrijke technologieën en innovaties, waaronder:

- **Augmented reality vision systeem:** twee op de neus gemonteerde camera's, digitaal uitgebreid met houdings- en vliegroute-indicaties, voeden een pilotendisplay met hoge resolutie dat een uitstekend zicht op de landingsbaan mogelijk maakt. Dit systeem maakt een verbeterde aerodynamische efficiëntie mogelijk zonder het gewicht en de complexiteit van een beweegbare neus.
- **Digitaal geoptimaliseerde aerodynamica:** Ingenieurs gebruikten computationele vloeistof dynamicsimulaties om duizenden ontwerpen voor XB-1 te onderzoeken. Het resultaat is een geoptimaliseerd ontwerp dat een veilige en stabiele werking bij het opstijgen en landen combineert met efficiëntie bij supersonische snelheden.
- **Koolstofvezelcomposieten:** XB-1 is bijna volledig gemaakt van koolstofvezelcomposietmaterialen, waardoor het een geavanceerd aerodynamisch ontwerp kan realiseren in een sterke, lichtgewicht structuur.
- **Supersonische inlaten:** De motor van de XB-1 zuigt langzame supersonische lucht in tot subsonische snelheden, waardoor kinetische energie efficiënt wordt

omgezet in drukenergie, waardoor conventionele straalmotoren de XB-1 kunnen aandrijven vanaf het opstijgen tot en met de supersonische vlucht.

De Overture nadert het productiestadium. Het orderboek telt al 130 bestellingen en pre-orders van American Airlines, United Airlines en Japan Airlines. Overture zal 64-80 passagiers vervoeren met Mach 1.7, ongeveer twee keer de snelheid van de huidige subsonische vliegtuigen. Overture is geoptimaliseerd voor snelheid, veiligheid en duurzaamheid en is ontworpen om te werken op maximaal 100% duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).

[Meer informatie over XB-1](#)

[Meer informatie over Overture](#)

**Conclusie Procureur-Generaal:
Nederland mag Schiphol niet
laten krimpen zonder Europese
toestemming**

**Conclusie Procureur-Generaal:
Nederland mag Schiphol niet
laten krimpen zonder Europese**

toestemming

Auteur: Ronald Schnitker

De Nederlandse overheid mag Schiphol niet zelfstandig doen krimpen naar 460 duizend vluchten. Eerst is toestemming nodig van de Europese Commissie. Dat staat in de Conclusie van mr. B.J. Drijber, procureur-generaal bij de Hoge Raad.

Het Nederlandse kabinet kondigde het plafond in februari 2023 aan via een tijdelijke regeling voor het vliegseizoen van november 2023 tot oktober 2024, maar de luchtvaartmaatschappijen maakten bezwaar met het argument dat ze niet waren geraadpleegd en dat de Europese wetgeving een evenwichtige aanpak regelt om minder lawaai en CO2-uitstoot te bereiken en tegelijkertijd tegemoet te komen aan de behoefte van reizigers om te vliegen.

De rechtbank Noord-Holland oordeelde in een uitspraak van 5 april 2023 dat de staat niet de juiste regelgeving van de Europese Unie had gevolgd toen het de capaciteit van Schiphol voor het seizoen 2023/2024 wilde terugbrengen van 500.000 naar 440.000 vluchten per jaar. De staat ging in hoger beroep, met als resultaat dat het Gerechtshof Amsterdam in hoger beroep de uitspraak van de rechtbank vernietigde oordeelde dat de staat een "tijdelijke experimentele regeling" mag instellen die niet in strijd is met de EU-regelgeving, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Daarmee werd de overheid toegestaan de capaciteit op Schiphol jaar terug te brengen om geluidsoverlast en CO2-uitstoot te verminderen.

Grote luchtvaartmaatschappijen onder leiding van KLM Royal Dutch Airlines en de International Air Transport Association (IATA) hebben zich vervolgens verenigd en cassatieberoep ingesteld tegen de uitspraak van het Amsterdamse gerechtshof van 7 juli 2023. De luchtvaartgroepering stelt echter dat de uitspraak van het gerechtshof leidt tot onduidelijkheid en

onzekerheid voor reizigers en de luchtvaartsector. “Uit de uitspraak blijkt niet hoe een experimenteerregeling kan worden toegepast en hoe de handhaving moet worden uitgevoerd. Daarnaast is de uitspraak in strijd met nationale, Europese en internationale regelgeving. Het is daarom onduidelijk wanneer, hoe en op welke wijze de uitspraak zal worden uitgevoerd en wat dit betekent voor het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Het is voor alle betrokken partijen belangrijk dat deze duidelijkheid er komt”, aldus de groep in een verklaring.

Tot de leden van de groep behoren de KLM Groep (KLM, KLM cityhopper, Martinair (Nederland) en Transavia Airlines), Delta Air Lines, United Airlines, JetBlue Airways, Air Canada, easyJet, Corendon Dutch Airlines, TUI fly (Nederland), IATA, dat 300 aangesloten luchtvaartmaatschappijen wereldwijd vertegenwoordigt, en Airlines for America, dat tien grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt. Zij worden ondersteund door brancheorganisaties BARIN, Air Cargo Netherlands (ACN), Airlines for Europe (A4E) en European Regions Airline Association (ERA).

De Hoge Raad, het hoogste rechtscollege van Nederland, moet nog een definitief oordeel vellen in een zogeheten arrest, maar neemt daarbij bijna altijd het advies van het parket over.

[Link naar de Conclusie: Parket bij de Hoge Raad 5 april 2024, ECLI:NL:PHR:2024-377](#)

Gratis e-book over drones

Gratis e-book over drones

GRATIS E-BOOK: 'BEVLOGEN', EEN SF-VERHAAL OVER DE LAGE LUCHTVAART VAN MORGEN

Bron: Dronewatch Auteur: Wiebe de Jager

Binnenkort vindt de Amsterdam Drone Week plaats, die wederom grotendeels in het teken zal staan van Urban Air Mobility, vrij vertaald als stedelijke luchtmobiliteit. Maar wat moeten we ons hier precies bij voorstellen? Vandaag publiceert Dronewatch een korte sciencefictionroman die een beeld schetst van de (on)bemande lage luchtvaart in de nabije toekomst. 'Bevlogen' is gratis als e-book te downloaden.

[GRATIS E-BOOK: 'BEVLOGEN', EEN SF-VERHAAL OVER DE LAGE LUCHTVAART VAN MORGEN](#)

Boeing en de kwaliteit

Boeing en de kwaliteit

Auteur: Tom van Doormaal

Een zekere John Barnett werd in de V.S. dood aangetroffen in zijn auto, met een kennelijk zelf afgevuurd schot in zijn hoofd. De politie onderzoekt de zaak nog.

Zie: John Barnett: Former Boeing manager who raised safety concerns is found dead

John Barnett: Former Boeing manager who raised safety concerns is found dead

Het lijkt een zwerfkei in het nieuws, zeker in het wereldnieuws. Maar het is buitengewoon interessant voor iedereen die interesse heeft in de economie, de invloed daarvan op kwaliteitsbewaking in de productie en de veiligheid van de luchtvaart.

Voor de goede lezer: de economie, de kwaliteitsbewaking, de luchtvaart.

Korte inhoud

Eerst maar even de korte inhoud: Boeing heeft al enige jaren problemen met de kwaliteit van hun product. Dat heeft ook ongelukken opgeleverd met veel slachtoffers. Het is Boeing komen te staan op een groeiende achterstand in opties en verkopen in vergelijking met de grote concurrent Airbus.

In januari verloor een Boeing 737 Max een deur, in volle vlucht, gelukkig zonder slachtoffers. De FAA onderzocht het incident en miste vier van de noodzakelijke acht bouten. Een marginale kwestie leek te zijn dat die bouten gemaakt waren in Maleisië.

Sinds januari verloor Boeing in aandelenwaarde ongeveer 60 miljard. Voordien ging het al niet goed. In 2023 leverde Airbus 735 nieuwe vliegtuigen af, Boeing maar 528. Airbus had een orderboek van 8600 nieuwe vliegtuigen, Boeing 5626. De leidende positie in productie van passagiersvliegtuigen lijkt verloren en moeilijk te herwinnen.

Dat is nogal wat. Klokkenluider John Barnett was 30 jaar kwaliteitsmanager geweest bij Boeing en verwickeld in een procedure over het niveau van kwaliteitsbewaking bij Boeing. Had zijn aandacht voor kwaliteit een verwoestend gevolg voor de prijs?

Inmiddels is bij Boeing het inzicht ontstaan dat een rituele zuivering niet te vermijden valt, dus de top van het bedrijf is ontslagen en een nieuwe top benoemd. Het zal niet veel

verschil maken, maar voor aandeelhouders en buitenwereld, moet er iets worden gedaan.

Kwaliteitscontrole

De geschiedenis over gebrekkige kwaliteitscontrole is niet kort. In 2001 heeft een ingenieur van Boeing gewaarschuwd tegen de beslissing van het bedrijf om essentiële onderdelen van het vliegtuig te outsourcen (elders te laten maken). Dat was goedkoper; maar de ervaring van de in bonden georganiseerde werkvloer verdween daardoor.

Maar de financiële belangen wilden een winstmakender productie en het management van Boeing kwam meer van de financiële kant dan van de productiekant, dus de eisen van de aandeelhouders en financiers werden vlot aanvaard.

Nu is na een aantal incidenten rond de veiligheid een immense schade ontstaan, achterstand opgelopen bij concurrent Airbus en het probleem van de kwaliteitscontrole is nog niet opgelost met de net vervangen bedrijfstop.

Het doet denken aan de kinderopvangtoeslagen affaire. De belastingdienst gaat genadeloos op jacht naar vermeende fraudeurs, harkt kleine coupures binnen, maar veroorzaakt immense problemen; de staat moet miljarden ophoesten om dit probleem ordelijk te repareren. Alleen ordelijk?

Economie

Veel is nog in beweging. Ik zou het niet vreemd vinden als bleek dat John Bartlett was vermoord. Het belang van zijn zwijgen was voor de oppervlakkige investeerder aanzienlijk en denken in de gevolgen van dit kwaliteitsprobleem doet een investeerder niet. Die trekt zijn geld terug.

Met het management is het ook zorgelijk gesteld. De wereld van de CEO's wordt sterk bepaald door het denken in groot geld en aandeelhouderswaarde, meer dan door productie van kwaliteit door gegroeide en opgeleide deskundigheid in het bedrijf zelf.

Wie zijn die aandeelhouders? Boeing is grotendeels in handen van vier groepen van investeerders, die alleen winst willen maken. Airbus heeft ook vier grote aandeelhouders: de Franse regering, de Capital Research and Management Company en de Spaanse regering.

Airbus is een combinatie van Duitse, Franse en Spaanse bedrijven en werkzaam in landen waar de arbeiders traditioneel meer macht en invloed kunnen uitoefenen dan in de V.S. het geval is.

Kwaliteit en vliegveiligheid

De circa 130.000 Airbus medewerkers werken in fabrieken waar zij, door hun wettelijke positie in de medezeggenschap kunnen vergaderen over kwaliteits- en veiligheidsthema's; hun management moeten daarmee in behoorlijke mate rekening houden. Het verschil tussen Airbus en Boeing op het vlak van vliegveiligheid kon wel eens veel te maken hebben met het verschil in eigenaars en de machtspositie van de arbeiders. In het mildere economisch klimaat is meer publieke bemoeienis en arbeidersinvloed aanvaardbaar, dan in het Amerikaanse model, waarin vooral de investeerder en bezitter bepalend is.

Luchtvaart

Ooit schreef Ralph Nader een pamflet tegen de auto-industrie: "Unsafe at any speed". Of het zo slecht is met de huidige productie van passagiersvliegtuigen, zou ik niet durven zeggen. Maar dat er veel incidenten zijn, die een technische oorzaak hebben, is een teken dat het nodig is de structuur van de besluitvorming te analyseren.

De kwaliteitscontrole kost geld en vertraagt: het zal wel. Financiële belangen mogen echter niet veroorzaken dat grote aantallen mensen verongelukken.

[Bron: Why Boeing is such a shitty company](#)

ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol

ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol

Vanaf 31 maart start de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met de slothandhaving voor de general aviation (GA) op Schiphol. Dit betekent dat de inspectie gaat handhaven op het misbruik van de toegewezen tijdsperiodes (slots) door de recreatieve luchtvaart, privéjets en de niet-commerciële zakelijke luchtvaart.

Om bij te dragen aan het voorkomen van geluidsoverlast voor omwonenden, kijkt de ILT vooral naar het mogelijk ongeoorloofd uitvoeren van nachtvluchten door de general aviation. Overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten zijn [uitgezonderd van de regels voor slotgebruik](#).

[EU regels voor slotgebruik](#)

De ILT gaat na het zomerseizoen de slothandhaving voor de GA uitbreiden naar Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. Op deze luchthavens handhaaft de ILT al op slotmisbruik door de commerciële luchtvaart.

Landen en opstijgen gecoördineerd

Heel drukke luchthavens zijn aangewezen als volledig gecoördineerde luchthaven. Hierdoor mogen luchtvaartmaatschappijen alleen binnen een toegewezen slot

landen of opstijgen. Dit geldt voor Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. In Nederland wijst de onafhankelijke slotcoördinator Airport Coordination Netherlands (ACNL) de slots aan voor deze luchtvaartmaatschappijen en GA-operators.

[Airport Coordination Netherlands \(ACNL\) website](#)

ACNL monitort naleving van de slots en rapporteert overtredingen aan de ILT. De ILT onderzoekt deze en bepaalt welke interventie nodig is. Afhankelijk van de ernst van de overtreding kan de ILT bijvoorbeeld een waarschuwing geven, een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom opleggen.

Slots general aviation op Schiphol

De GA-slots worden per dag aangevraagd. Het gaat dan om circa 2 tot 3 procent van het totale aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven.

Van een overtreding is sprake als de GA:

- Op Schiphol in de nacht vliegt met een slot voor overdag. Nachtvluchten zijn in principe niet toegestaan voor de GA. Behalve als het gaat om overheidsvluchten, noodlandingen of humanitaire vluchten.
- Vliegt zonder een slot.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot niet gebruikt.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot gebruikt op een ander tijdstip dan toegewezen.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot op een andere manier gebruikt dan toegewezen.

[Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#)

E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid

E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid

Europeans for Fair Competition (E4FC) pleit voor een coalitie van Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen en vakbonden die werknemers van luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen die strijden voor eerlijke concurrentie en hoge sociale normen – voor alomvattende en consistente regelgevingskaders voor zowel de interne als de externe luchtvaartmarkten van de EU en roept zij op tot een geactualiseerd luchtvaartbeleid dat geschikt is voor een nieuw tijdperk en waarin de belangrijkste beleidsprioriteiten voor de toekomst van de luchtvaartindustrie in de EU worden benadrukt.

E4FC heeft daarom een geactualiseerd luchtvaartbeleid gepubliceerd in de vorm van een manifest.

2024 is een cruciaal jaar in de Europese Unie: met de nieuwe zittingsperiode van het Europees Parlement die in juli begint en het nieuwe college van commissarissen dat tegen het einde van het jaar aantreedt, zullen de strategische prioriteiten van de EU voor de komende vijf jaar opnieuw worden gedefinieerd. De huidige mondiale economische en geopolitieke uitdagingen onderstrepen het belang van het herstel en de versterking van het concurrentievermogen van de Europese industrie, met inbegrip van hoge sociale normen en duurzaamheid.

In het manifest stelt E4FC dat luchtconnectiviteit in de afgelopen decennia een fundamentele logistieke pijler van de mondiale samenleving is geweest. Europese

netwerkluchtvaartmaatschappijen hebben geavanceerde hub-and-spoke-systemen gebouwd, die connectiviteit bieden voor alle Europese burgers en vracht binnen Europa en wereldwijd. Ze vervullen ook een vitale functie bij het verbinden van minder populaire Europese bestemmingen. De COVID-19-pandemie heeft de essentiële rol van de luchtvaartindustrie aangetoond bij het waarborgen van connectiviteit, het repatriëren van burgers en het vervoeren van maskers en medische apparatuur. Toen de gevolgen van de pandemie wegebden, faciliteerden Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen het herenigen van families, vrienden en zakenpartners, waardoor het toerisme, de productie van goederen en de economische activiteiten in het algemeen weer op gang kwamen.

EU-luchtvaartmaatschappijen opereren in een sterk gereguleerde omgeving, waarbij de aanpak van klimaat gerelateerde risico's een van de strategische prioriteiten is. De luchtvaart is echter een mondiale industrie en de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU concurreren op internationaal niveau om Europa met de rest van de wereld te verbinden. Vaak opereren concurrenten van buiten de EU die ook de Europese markt bedienen, in een veel gunstiger regelgevingskader voor het bedrijfsleven. Toch nemen de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU hun verantwoordelijkheid en spelen zij een belangrijke rol in de wereldwijde energietransitie van de sector.

De sector is ook getuige geweest van toenemende concurrentie door de invoering van nieuwe EU-bedrijfsmodellen en de toenemende toegang van niet-EU-luchtvaartmaatschappijen tot de interne markt van de EU. In tegenstelling tot de inspanningen van de meeste Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen om fatsoenlijke relaties met hun personeel op te bouwen en hoge sociale normen te handhaven, maken nieuwe bedrijfsmodellen vaak gebruik van mazen in de wet om de toepasselijke arbeids- en sociale wetgeving te omzeilen.

Bovendien bieden sommige concurrenten van buiten de EU een

lagere sociale bescherming voor hun werknemers en worden ze vaak geconfronteerd met geen of minder strenge duurzaamheidseisen, wat leidt tot nog lagere operationele kosten.

[Link naar het manifest](#)