

# Rekenen zonder begrip

# Rekenen zonder begrip

*Auteur: Benno Baksteen*

Een vast onderdeel van de desinformatie door anti-luchtvaartactivisten is de stelling dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol zonder schade voor Nederland drastisch kan krimpen. Die stelling is gebaseerd op twee misverstanden.

## Europees belang

Het eerste misverstand is dat Schiphol een Nederlandse luchthaven zou zijn. Maar Schiphol is geen Nederlandse luchthaven. Schiphol is een Europese luchthaven. Zoals ook de Rotterdamse haven een Europese haven is. Mochten we besluiten dat in de Rotterdamse haven voortaan alleen goederen mogen aankomen die Nederland zelf nodig heeft -en dat de andere landen van Europa dus maar andere havens moet zoeken voor wat zij nodig hebben- dan zal de rest van Europa daar niet bij staan te juichen.

Datzelfde geldt ook voor Schiphol. Al is die Europese rol daarbij niet het gevolg van de ligging, maar van het probleem dat elk vervoerssysteem heeft: je kunt alleen twee plaatsen rechtstreeks met elkaar verbinden wanneer de vervoersbehoefte voldoende groot is. Wanneer die behoefte te klein is zul je die te dunne stromen moeten bundelen via een hub. Het bijzondere is dat die noodzakelijke Europese hub door historische omstandigheden in een klein land als Nederland ligt.

# Nederlands belang

Nederland was en is veel te klein voor een uitgebreid luchtvaartnetwerk, maar dankzij het feit dat Albert Plesman - de eerste KLM directeur- en de directies na hem, dat probleem van te dunne vervoersstromen als kans hebben benut, is Schiphol een hub geworden die meer dan 100 Europese regio's via *one-stop* verbindingen met elkaar en met de rest van de wereld verbindt. Nederland profiteert daarvan door directe verbindingen te hebben met die ruim 100 regio's en bovendien met ruim 100 intercontinentale bestemmingen. Met alleen onze eigen markt zouden met name van die laatste hooguit tien bestemmingen behouden blijven. Zie voor een uitgebreidere toelichting de video in het bericht '[Het belang van de KLM](#)'.

## Tweede misverstand

De waarde van die verbindingen moet je dus bepalen voor heel Europa, niet voor alleen Nederland. Los daarvan is het tweede misverstand dat je die waarde met een eenvoudig model zou kunnen bepalen.

Zeker, een model kan erg helpen om zicht te krijgen op de materie. Maar een model is altijd een versimpeling van de werkelijkheid en bevat ook altijd aannames. Om er verstandige besluiten op te baseren moet je dus wel begrijpen hoe dat model in elkaar zit en welke aannames zijn gedaan. Domweg rekenen en de uitkomsten heilig verklaren is een recept voor narigheid. Precies dat is dus misgegaan.

## Doelredenering

Dat het misgaat is niet heel verrassend, want het doel van het model was niet zozeer inzicht verschaffen, maar aantonen dat de door het kabinet afgekondigde krimp van Schiphol naar 440.000 bewegingen de hubfunctie niet zou aantasten. Het ging dus om een vooropgesteld doel. De uitkomst lag vast. Die

uitkomst bereiken viel nog niet mee. Het voor die uitkomst verantwoordelijke Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zegt dan ook in de inleiding van haar rapportage:

“In de onderzoekliteratuur is geen breed geaccepteerde methodiek te vinden die gebruikt kan worden om de benodigde omvang van een luchthaven te berekenen. Een exact getal koppelen aan het benodigd aantal vluchten op Schiphol is daarmee niet mogelijk. (...) **Op basis van de gehanteerde assumpties** lijkt een adequate bereikbaarheid van Nederland in de komende jaren geborgd bij 440.000 vluchten op Schiphol.” Kamerbrief bijlage 3a, pagina 1, nadruk in de originele tekst

Zie voor een uitgebreide analyse hiervan het bericht '[Falende overheid](#)', maar IenW heeft er dus -kort samengevat- zo goed mogelijk een slag naar geslagen. Op zich is dat best creatief gedaan, maar wel met behulp van een extreme versimpeling.

## Versimpeling

IenW heeft een buitengewoon eenvoudig model bedacht om de waarde van de luchtvaartverbindingen te bepalen. Voor de waarde van een bestemming gebruikt IenW de score op de *Globalization and World Cities* (GaWC)-index, voor de hoeveelheid verbindingen de bestaande dienstregeling. Vervolgens kreeg SEO Economisch Onderzoek (SEO) de opdracht daarmee te gaan rekenen.

Hier gaat gelijk al van alles mis. SEO ziet dat zelf kennelijk ook, want het opgeleverde rapport begint met een voorbehoud:

“Een analyse van (de onderbouwing van) het beleidskader netwerkkwaliteit en de bijbehorende maatstaven zelf behoort uitdrukkelijk niet tot de reikwijdte van de onderzoeksopdracht.” SEO-rapport, november 2022, pag. 1

Daarop volgen ruim dertig pagina's vrolijk rekenwerk, maar wie even opzoekt wat die GaWC-index eigenlijk inhoudt begrijpt

onmiddellijk dat voorbehoud waarmee SEO feitelijk afstand neemt van het rapport.

## **GaWC-index**

De GaWC-index is bedoeld om de verbondenheid van steden in kaart te brengen via de vestigingsplaatsen van bedrijven. Maar het gaat alleen om een bepaald soort bedrijven. Namelijk bedrijven die actief zijn in de zakelijke dienstverlening:

“Taylor and Derudder (...) point out that their analysis is based on (...) business service firms in financial services, law, advertising, and management consultancy.” Journal of World Systems Research, Vol. 24 Issue 1, pagina 231

Het gaat dus om bedrijven die zelf niets produceren, maar in het beste geval zorgen dat degenen die wel iets produceren dat zo goed mogelijk doen. En in het slechtste geval zorgen ze voor een wereldwijde economische crisis, zoals de financiële crisis van 2008, maar dat terzijde.

## **Kletsende klasse**

Het is kortom een zeer beperkte dataset als het gaat om het in kaart brengen van de vervoersbehoefte. De behoefte aan verbindingen van bedrijven die goederen of voedsel produceren doet al helemaal niet mee, evenmin als de behoefte van opkomende bedrijven in de zakelijke dienstverlening en de behoeften van individuele burgers. Het gaat alleen om de grote internationale conglomeraten van zakelijke dienstverleners, door sommigen ook wel de kletsende klasse genoemd. De aanname dat de mate van verbondenheid van die laatste groep maatgevend zou zijn voor de totale behoefte aan verbindingen is wat kort door de bocht.

# Verklaren noch voorspellen

Nuttige modellen kunnen helpen te begrijpen hoe een situatie is ontstaan, dan wel hoe een situatie zich zou kunnen ontwikkelen, maar de GaWC-index zelf is niet eens een model. De index brengt slechts in kaart hoe de situatie nu is voor alleen de relaties tussen grote zakelijke dienstverleners. Je kunt er niet mee voorspellen hoe de behoefte aan verbindingen van Nederland zich gaat ontwikkelen, noch verklaren hoe die is ontstaan. Je kunt er al helemaal niet mee bepalen hoeveel van de bestaande verbindingen – en met welke steden – nu precies nuttig zijn voor Nederland. Deze hele exercitie is alleen een poging de door het vorige kabinet voorgenomen krimp van Schiphol een fundament te geven door aan te tonen dat krimp van Schiphol voor Nederland geen schade zal veroorzaken. Helaas bestaat dat fundament uit drijfzand.

## Misbruik van modellen

Dat anti-luchtvaart activisten – zoals de twee schrijvers van het ESB-artikel ‘Vestigingsklimaat vereist veel minder vliegbewegingen dan ministerie stelt’- dankbaar gebruik maken van modellen om rookgordijnen te leggen die verhullen dat hun artikel bestaat uit desinformatie is niet gek. Het is immers effectief. Ze hebben het zichzelf ook makkelijk gemaakt, want er is geen sprake van een diepgravende analyse. Ze hebben eenvoudig de opslagen die IenW in haar ‘model’ had aangebracht er weer afgehaald. Dat behoeft verder geen serieuze aandacht.

Erger is dat bestuurders die zelf geen kennis van zaken hebben -dan wel zich laten leiden door met die desinformatie opgeklopte emotie- zich achter modellen verschuilen zonder de aannames en de toepasbaarheid te doorgronden. Terwijl de daarvoor benodigde kennis eenvoudig beschikbaar is. Zo hebben Marc Jacobs en Ronald Meester een beknopt en uitstekend boek geschreven dat voor elke bestuurder verplichte lectuur zou moeten zijn: ‘Van aardbeving tot zoönose: over de inzet van

modellen voor beleid'.

De daarin verwerkte inzichten hadden -indien toegepast- de enorme schade van het beleid rond de Groningse gaswinning en van de toeslagenaffaire waarschijnlijk voorkomen. Nu maar hopen dat politici en andere bestuurders tijd vrijmaken om dat boek even te lezen, opdat niet de Nederlandse luchtvaart het volgende slachtoffer wordt van op desinformatie en onkunde gebaseerd beleid.

---

## **Geavanceerde drones boven Duitse vliegbasis met Patriot opleiding**

## **Geavanceerde drones boven Duitse vliegbasis met Patriot opleiding**

*Bron: NOS Nieuws 9 februari, 12:39*

Bij een Duitse vliegbasis zijn afgelopen maand zeker zes keer drones gesignaleerd waarvan wordt vermoed dat ermee gespioneerd werd. Dat staat in vertrouwelijke stukken van defensie in Duitsland die de krant [Süddeutsche Zeitung](#) heeft ingezien.

De drones werden tussen 9 en 29 januari gespot boven de vliegbasis bij Husum in Noord-Duitsland. Daar is onder meer een opleidingscentrum van de luchtverdediging. Oekraïense

militairen worden op de basis getraind in de bediening van Patriot-systemen, waarvan Duitsland er meerdere aan Oekraïense heeft geleverd.

In een verslag van de incidenten staat volgens de Süddeutsche ook dat maatregelen om de drones uit koers te brengen, onder meer met stoorzenders, geen effect hadden. Defensie denkt mede daardoor dat het om specialistische en geavanceerde drones gaat.

## Vermoedens van Russische betrokkenheid

Het is ook niet gelukt om te achterhalen wie de drones aanstuurde, of waar dat gebeurde. Defensiebronnen die de Süddeutsche sprak houden er rekening mee dat de drones door Rusland zijn gelanceerd vanaf schepen op de Noordzee of de Oostzee. Bewijzen daarvoor zijn er niet.



In reactie op de incidenten zijn extra detectiesystemen en stoorzenders naar de basis in Noord-Duitsland gestuurd.

Duitse legerbases zijn vaker doelwit geweest van vermoedelijke spionagedrones. Onder meer bij de vliegbasis Ramstein, die door het Amerikaanse leger wordt gebruikt, zijn in december

drones gesignaleerd, net als boven meerdere bases in Beieren. Van het incident in Rammstein hebben Duitse autoriteiten gezegd dat Rusland er waarschijnlijk achter zit.

---

## **Saudia vlucht vertraagd op Schiphol vanwege onbetaalde passagiersclaims**

## **Saudia vlucht vertraagd op Schiphol vanwege onbetaalde passagiersclaims**

Door: *Ronald Schnitker*

Een Saoedische Boeing 787-10 heeft op donderdag 23 januari 2025 vertraging opgelopen op Schiphol toen EUclaim, een bemiddelingsorganisatie die vliegtuigpassagiers met vluchtproblemen helpt een vergoeding te krijgen, vlucht 216 naar Jeddah ophield vanwege onbetaalde Verordening (EG) nr. 261/2004-compensatieclaims die aan passagiers verschuldigd waren. Het ging hier om een vlucht uit 2022 naar Saoedi-Arabië, waar 67 passagiers in aanmerking kwamen voor deze compensatie. Ondanks verschillende rechtelijke uitspraken weigerde de luchtvaartmaatschappij te betalen. Als gevolg hiervan kon het bedrijf beslag leggen op de brandstof van het vliegtuig wegens niet-betaling. Terwijl de vlucht zich klaarmaakte voor vertrek, liet EUclaim deurwaarders beslag leggen op de brandstofvoorraden van het vliegtuig. Ook werden



navigatiekaarten in beslag genomen. Het vliegtuig stond ongeveer 90 minuten aan de grond, voordat de luchtvaartmaatschappij de uitstaande schuld vereffende en de vlucht alsnog 'met vertraging' kon vertrekken.

Het is niet de eerste keer dat EUclaim zulke extreme maatregelen neemt om het geld te krijgen waar het recht op had. In 2024 nam het bedrijf op dezelfde manier de brandstof van een TAROM Boeing 737 in beslag vanwege een soortgelijk incident. Ook op buitenlandse luchthavens doen zich dergelijke taferelen voor. Op de luchthaven Londen Heathrow werd het inchecken van Delta Air Lines stopgezet toen gedreigd werd het vliegtuig in beslag te nemen vanwege een schuld van \$ 3.400 aan een passagier. Gerechtsdeurwaarders verschenen ooit op de luchthaven van Londen Luton en vertraagden een Wizz Air vlucht om een terugbetaling te innen die Wizz Air verschuldigd was wegens een vluchtvertraging. Het incident veroorzaakte ook weer voor vluchtvertraging.

Genoemde incidenten maken duidelijk dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die erg slecht zijn in het volgen van de regelgeving van de Europese Unie als het gaat om het betalen van compensatie en daarmee bestaansrecht geven aan bedrijven als EUclaim. EUclaim biedt haar service aan op basis van no cure, no pay. Dit betekent dat als zij een claimaanvraag niet tot een succesvol einde brengen, de passagier niets aan hen betaalt. Alleen wanneer EUclaim succesvol een vergoeding bij de vliegtuigmaatschappij weten op te halen, betaalt de passagier een succes fee van 31% en 33 euro dossierkosten (inclusief BTW) per persoon aan EUclaim.

Inbeslagname van brandstof is kennelijk een effectief middel om luchtvaartmaatschappijen te dwingen de EU261-regelgeving na te komen. De vraag is of benadeelde passagiers vaker naar dit middel gaan grijpen?

Bronnen: viewfromthewing, EUclaim, luchtvaartnieuws

---

# **ILT-Luchtvaartautoriteit zet drone detectiesystemen in voor toezicht en monitoring luchtruim**

# **ILT-Luchtvaartautoriteit zet drone detectiesystemen in voor toezicht en monitoring luchtruim**

*Door: Ronald Schnitker*

Vanaf 2025 zet de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) drone detectieapparatuur in bij het toezicht op vluchten met drones. De apparatuur gaat onder meer helpen bij het toezicht op de naleving van vluchtplannen van drone vliegers met een vergunning voor risicovolle vluchten. Ook geeft de detectieapparatuur inzicht in het vlieggedrag van professionele en recreatieve drone bestuurders. Zo kan de ILT-Luchtvaartautoriteit adequaat toezicht houden in risicovolle gebieden en de veiligheid in de lucht en op de grond vergroten.

# Inzet in risicovolle gebieden

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de beschikking over mobiele en een semipermanente detectiesystemen. De systemen worden door heel Nederland ingezet, met de focus op gebieden met een verhoogd lucht- of grondrisico. Dit zijn bijvoorbeeld gecontroleerde luchtruimgebieden (CTR's) of locaties waar grote evenementen plaatsvinden.

## Gebruik van Remote ID

Met het mobiele systeem kan een inspecteur zien welke drones zich in de lucht bevinden, welke route zij afleggen en waar de drone bestuurder zich bevindt. Daarbij maakt het systeem onder andere gebruik van [Remote ID](#). Een drone met Remote ID zendt continu een signaal naar de omgeving. Dit signaal bevat informatie waarmee de drone is te herkennen. Daarnaast maakt het systeem gebruik van andere technieken om de drone te detecteren. Als een drone (bewust) geen Remote ID uitzendt, dan is dat zichtbaar. Bij een overtreding is de drone vlieger zo dus makkelijker te bereiken. Afhankelijk van de aard van de omgeving hebben de detectiesystemen een bereik van 2 tot 10 kilometer.

## Monitoring van locaties met extra risico

Het semipermanente detectiesysteem zet de ILT-Luchtvaartautoriteit in voor een meer langdurige monitoring van een locatie waar vliegen met drones niet of alleen met een vergunning onder voorwaarden is toegestaan. Denk hierbij aan locaties in de buurt van een luchthaven of bij vitale infrastructuur. Zo krijgt de luchtvaartautoriteit inzicht in het vlieggedrag met drones op deze locaties en kan zij potentiële risico's in kaart brengen.

# Toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit

De ILT-Luchtvaartautoriteit is verantwoordelijk voor het toezicht op [dronevluchten met hogere risico's \(categorie specifiek\)](#). Zoals het vliegen met zware drones en vliegen in de buurt van grote groepen mensen, bewoonde omgeving of vliegvelden. Ook vluchten buiten zichtafstand van de drone bestuurder en vluchten waarbij drones iets laten vallen (bijvoorbeeld het besproeien van gewassen), behoren tot de risicovolle dronevluchten. Voor deze vluchten is een vergunning nodig van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

Bron: Nieuwsbericht Ilent| 23-01-2025

<https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2025/01/23/ilt-luchtvaartautoriteit-zet-dronedetectiesystemen-in-voor-toezicht-en-monitoring-luchtruim>

---

## Zonnepanelen en vliegveiligheid

## Opinie: Zonnepanelen en vliegveiligheid

*Door: mr. dr. Ronald Schnitker*

Het nieuwe zonnepark bij Zwanenburg veroorzaakt hinderlijke schittering voor piloten die de Polderbaan naderen. Volgens Schiphol zijn niet de juiste zonnepanelen geplaatst.

Lees

ook:

<https://nos.nl/artikel/2558097-schittering-zonnepanelen-hindert-piloten-polderbaan-dagelijks-paar-uur-dicht>

Bij de luchthavens Rotterdam Airport en Kempen Airport spelen soortgelijke situaties.

Op het eerste gezicht lijken vliegvelden een ideale omgeving voor zonne-energie projecten, omdat vliegvelden meestal op vlak terrein liggen en een groot 'ongebruikt' terrein omvatten tussen start- en landingsbanen, taxibanen en luchthavengebouwen. Toch kleven daar veiligheidsissues aan. De meest voorkomende geïdentificeerde risico's zijn:

- de effecten van verblinding door reflectie op de zonnepanelen;
- thermische verstoringen door warmtestraling;
- de toegankelijkheid van (afgelegen) gebieden voor hulpdiensten; en
- mogelijke storing van communicatie- en navigatiesystemen.

Bij kleinere luchthavens met hoofdzakelijk General Aviation vliegverkeer is de aanleg van zonnepanelenparken direct in het verlengde van een start-en-landingsbaan vragen om problemen. In geval van motorstoring zal een geforceerde landing met een klein vliegtuig in een gebied met schuin opstaande panelen, die ook nog eens onder stroom staan, grote veiligheidsrisico's voor vliegtuig en inzittenden en hulpdiensten met zich mee.

Niet alleen in de omgeving van een luchthaven verschijnen zonne-energie projecten, ook worden momenteel op diverse luchthavens verschillende soorten installaties gebruikt.

Deze variëren van toepassing op gebieden tussen taxibanen en start- en landingsbanen tot installatie op terminalgebouwen of parkeerdekken. En ook kunnen hinder voor piloten veroorzaken.

Uitgangspunt van de partijen die de panelen willen plaatsen is dat er zoveel mogelijk zon wordt opgevangen en dat is vaak niet een plaatsing waarmee de overlast voor luchtvaart wordt geminimaliseerd. Lokale overheden die een vergunning moeten afgeven voor de realisering van zonnepanelenparken zijn zich vaak niet bewust van risico's voor de luchtvaart. Samenwerking tussen lokale overheden en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is er niet of nauwelijks.

De International Federation of Airline Pilots IFALPA steunt het gebruik van hernieuwbare energiebronnen waar dat operationeel geschikt is, maar pleit ervoor dat ontwerp en installatie altijd wordt voorafgegaan door een risicoanalyse die specifiek is voor elke installatie.

In landen om ons heen zijn er al wel richtlijnen die plaatsing van zonnepanelen in de directe omgeving van een luchthaven reguleren, maar in Nederland ontbreken dergelijke richtlijnen vooralsnog. De vraag is wie dit nu aanzwengelt. ILT zou hier als toezichthouder op de vliegveiligheid het voortouw in kunnen nemen,

De International Federation of Airline Pilots IFALPA steunt het gebruik van hernieuwbare energiebronnen waar dat operationeel geschikt is, maar pleit ervoor dat ontwerp en installatie altijd wordt voorafgegaan door een risicoanalyse die specifiek is voor elke installatie.

In landen om ons heen zijn er al wel richtlijnen die plaatsing van zonnepanelen in de directe omgeving van een luchthaven reguleren, maar in Nederland ontbreken dergelijke richtlijnen vooralsnog. De vraag is wie dit nu aanzwengelt. ILT zou hier als toezichthouder op de vliegveiligheid het voortouw in kunnen nemen,

## Bronnen:

- De Telegraaf, 12 feb. 2025: Nieuw zonnepark bij Schiphol zit piloten dwars: al tientallen meldingen over hinderlijke schitteringen.
  - Haarlems Dagblad, 12 feb. 2025: Piloten hebben last van zonnepark Zwanenburg.
  - IFALPA Position Paper, Solar Panel Installations at Airports
- 

# ILT en Kiwa tekenen contract over luchtvaarttaken

# ILT en Kiwa tekenen contract over luchtvaarttaken

*Nieuwsbericht Ilent | 20-12-2024*

Op 18 december 2024 bereikten de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Kiwa N.V. (Kiwa) overeenstemming over de overdracht van werkzaamheden rond het certificeren van piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici. Deze luchtvaarttaken, die Kiwa nu namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat uitvoert, worden naar verwachting per 1 juni 2025 overgedragen aan de ILT.

# Overdracht luchtvaarttaken

Afgelopen juli tekenden beide organisaties een [intentieverklaring](#) voor de overdracht van de luchtvaarttaken. Kiwa en de ILT zijn over de personele, financiële en praktische aspecten van de overdracht tot een akkoord gekomen. Het streven is dat de uitvoering van de certificerende werkzaamheden voor piloten, luchtverkeersdienstverleners en onderhoudstechnici per 1 juni 2025 overgaat van Kiwa naar de ILT. Dit betekent dat Kiwa deze taken niet meer uitvoert en dat de ILT vanaf dat moment het aan Kiwa verleende luchtvaartmandaat intrekt.

## Bundeling luchtvaarttaken

De uitbesteding van luchtvaarttaken in het verleden heeft geleid tot een versnippering van verantwoordelijkheden. Dit kan risico's met zich meebrengen voor een juiste uitvoering van taken en adequaat toezicht daarop. EASA, de Europese toezichthouder op het gebied van de luchtvaart, was kritisch op het door Nederland vormgegeven stelsel en de verantwoordelijkheidsverdeling daarin. Door de overdracht worden de luchtvaarttaken weer bij de ILT gebundeld. Deze ontwikkeling past bij de door de ILT ingezette versterking van haar taken als luchtvaartautoriteit. De ILT werkt met vergunningverlening, toezicht en handhaving aan (het waarborgen van) de veiligheid in het transport.

---

## Ontwerp luchthavenbesluit



# Groningen Airport Eelde: ruimte voor groei met oog voor de omgeving

## Ontwerp-luchthavenbesluit Groningen Airport Eelde: ruimte voor groei met oog voor de omgeving

*Nieuwsbericht | 06-02-2025*

Groningen Airport Eelde krijgt ruimere openingstijden. Het kabinet stemt in met het verzoek dat de regionale luchthaven daarvoor vorig jaar heeft gedaan. Het doel is om de regionale luchthaven aantrekkelijker te maken voor luchtvaartmaatschappijen, die door de wijziging meer (vakantie)vluchten kunnen gaan aanbieden. De verwachting is dat Groningen Airport Eelde op termijn 150 vluchten per jaar extra kan gaan faciliteren. Dit biedt de luchthaven de kans om tot een betere financiële positie te komen.

Dit staat in het ontwerp-luchthavenbesluit van minister Barry Madlener (Infrastructuur en Waterstaat). Zodra het luchthavenbesluit definitief wordt, mag Groningen Airport Eelde 's avonds 1 uur langer open. In een later stadium mag de luchthaven ook 's ochtends een half uur eerder open. Dit is mede afhankelijk van de capaciteit bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

# Belangrijke rol

De luchthaven Groningen Airport Eelde heeft een belangrijke rol voor de mobiliteit in de regio en draagt bij aan de bedrijvigheid. Daarnaast is het de thuisbasis van de KLM flight Academy en de traumahelikopter van Groningen UMC, onder meer voor donororganen. Groningen Airport Eelde wil groeien en heeft daarom in juli 2024 een aanvraag voor een luchthavenbesluit ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ontwerp-luchthavenbesluit biedt de luchthaven de ruimte om haar groeiplannen voor de toekomst te realiseren en er een toekomstbestendige luchthaven van te maken.

## Oog voor de omgeving

In lijn met het hoofdlijnenakkoord wordt in ontwerpbesluit naast groei ook nadrukkelijk rekening gehouden met de omgeving van de luchthaven. Uit berekeningen die in het kader van de aanvraag voor het besluit zijn gemaakt, blijkt dat ook de toekomstige geluidsdruk binnen de nu al geldende afspraken blijft. Dit komt doordat het vliegveld op dit moment een stuk minder geluid produceert dan is toegestaan en omdat vliegtuigen de afgelopen jaren stiller zijn geworden.

Daarnaast krijgt de luchthaven vier extra handhavingspunten voor geluid. De huidige eis van twee punten aan begin en eind van de baan voldoet niet meer. In het nieuwe besluit wordt daarom meer rekening gehouden met aaneengesloten bebouwing. De extra handhavingspunten bieden juridische bescherming voor bewoners en biedt meer mogelijkheden voor de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) om de hoeveelheid vliegtuiggeluid beter te monitoren en indien nodig maatregelen op te leggen.

Ten slotte gaat de luchthaven lokale luchtverontreiniging terugdringen door vliegtuigen zelf van elektriciteit te

voorzien zolang het toestel op het platform staat – bijvoorbeeld voor verwarming of airconditioning. Vliegtuigen hoeven dan geen hulpmotor meer te laten draaien.

## **Consultatie**

Het ontwerp-luchthavenbesluit gaat vanaf 7 februari in consultatie. Wie dat wil kan tot en met 20 maart 2025 reageren. Na instemming door de Tweede Kamer en beoordeling door de Raad van State kan het kabinet eind 2025 een definitief luchthavenbesluit nemen voor Groningen Airport Eelde.

---

**Zweedse rechtbank scheidt precedent: allereerste veroordeling voor het onder invloed besturen van een drone**

**Zweedse rechtbank scheidt precedent: allereerste veroordeling voor het onder**

# invloed besturen van een drone

*Door: Ronald Schnitker*

***Een 55-jarige man uit Zweden is op 30 januari 2025 veroordeeld voor het vliegen met een drone onder invloed, wat een belangrijk juridisch precedent inhoudt, in ieder geval in Zweden. Het incident vond plaats toen de persoon probeerde luchtopnames te maken tijdens een oldtimerevenement in Rättvik, gelegen in de regio Dalarna.***

De autoriteiten hadden een tijdelijke no-fly zone ingesteld boven het evenemententerrein, waarbij drone-activiteit in het gebied werd verboden. Terwijl ze toezicht hielden op de naleving van dit vliegverbod, zag de politie de ongeautoriseerde drone in de lucht. Toen ze de piloot lokaliseerden, ontdekten ze dat hij tekenen van alcoholgebruik vertoonde.

Uit daaropvolgende tests bleek dat de man een alcoholconcentratie in het bloed had van 0,69 procent. De man gaf aanvankelijk toe de drone te hebben bestuurd. Op een later moment trok de man zijn bekentenis in en beweerde hij dat een vriend de drone had bestuurd. Deze vriend was echter niet aanwezig toen de politie arriveerde.

## Wettelijk kader en straftoemeting

Een districtsrechtbank vond voldoende bewijs om vast te stellen dat de man inderdaad met de drone had gevlogen terwijl hij onder invloed van alcohol was, wat de mogelijke risico's voor de openbare veiligheid door zijn acties teweegbracht. Als gevolg hiervan werd hij veroordeeld tot het betalen van een boete van 32.000 Zweedse kronen, ongeveer gelijk aan € 2.792, die moet worden betaald in 80 dagelijkse termijnen.

De uitspraak van de rechtbank was gebaseerd op wettelijke normen die vergelijkbaar zijn met die welke gelden voor gevallen van rijden onder invloed van alcohol. In Zweden is de wettelijke drempel voor het alcoholgehalte in het bloed tijdens het besturen van een voertuig, inclusief drones, vastgesteld op 0,2 %.

De rechter paste dezelfde strafmaat toe als bij rijden onder invloed van een motorvoertuig: "Een drone is een luchtvaartuig. Hoewel het grotendeels zelfstandig vliegt, wordt het bestuurd door iemand op de grond en kan het van grote hoogte vallen en letsel veroorzaken.

Het besluit van de Zweedse rechtbank om voertuignormen toe te passen op het gebruik van drones zou een precedent kunnen scheppen voor andere landen die hun eigen drone regelgeving ontwikkelen.

De zaak onderstreept ook het belang van een verantwoorde werking van drones en de ernstige gevolgen van het overtreden van de veiligheidsvoorschriften voor de luchtvaart. Naarmate de drone-industrie zich blijft ontwikkelen, moeten operators erkennen dat hun verantwoordelijkheden verder reiken dan technische competentie en ook persoonlijk gedrag en beoordelingsvermogen omvatten.

Deze Zweedse uitspraak is waarschijnlijk de eerste in zijn soort. Drone gebruikers zullen er ongetwijfeld voor zorgen dat andere piloten twee keer nadenken voordat ze iets gaan drinken en vervolgens een drone de lucht in sturen.

## **Is het onder invloed besturen van een drone ook in Nederland strafbaar?**

Het besturen van een drone valt in Nederland onder zowel de luchtvaartwetgeving als de wegenverkeerswetgeving, en mogelijk

ook onder het Wetboek van Strafrecht, afhankelijk van de situatie. Hieronder volgt een toelichting op de relevante wetgeving.

## **1. Luchtvaartwetgeving: Europese en Nederlandse regelgeving**

Drones worden gereguleerd onder de Europese EASA-verordeningen, die in Nederland direct van toepassing zijn. De belangrijkste regels staan in:

- Verordening (EU) 2019/947 → Regels en procedures voor de exploitatie van drones.
- Verordening (EU) 2019/945 → Eisen aan drones en exploitanten.

Artikel 9 van Verordening (EU) 2019/947 bepaalt dat een piloot verantwoordelijk is voor het veilig besturen van een drone en fysiek en mentaal in staat moet zijn om te vliegen. Hoewel hier niet expliciet wordt verwezen naar alcohol- of drugsgebruik, kan dit er wel onder vallen.

De Nederlandse Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen bevat nationale regels over drone gebruik, maar legt geen expliciet verbod op drones besturen onder invloed.

Wel is van toepassing:

- Artikel 5.3 van de Wet luchtvaart dat stelt dat een luchtvaartuig alleen bestuurd mag worden door iemand die daartoe bekwaam is.
- Het onder invloed besturen kan worden aangemerkt als ongeschiktheid, wat kan leiden tot aansprakelijkheid bij een ongeval.

## 2. Wegenverkeerswet 1994 (WVW) – Artikel 8

Een dronepiloot die onder invloed een drone bestuurt, kan mogelijk ook worden vervolgd onder de Wegenverkeerswet 1994 (WVW). Artikel 8 WVW verbiedt het besturen van een voertuig onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen. In de praktijk wordt een drone meestal niet als voertuig in de zin van de WVW beschouwd, maar als een dronevlucht gevaar oplevert voor weggebruikers is analoge toepassing van artikel 8 WVW op dronepiloten denkbaar, net zoals de Zweedse rechter heeft gedaan.

## 3. Strafrechtelijke gevolgen (Wetboek van Strafrecht)

Hoewel er geen specifiek strafartikel is voor drones onder invloed, kan een dronepiloot worden vervolgd voor artikel 161bis Wetboek van Strafrecht: Bij schade aan infrastructuur of letsel door roekeloos dronegebruik.

Het onder invloed besturen van een drone in Nederland kan niet alleen leiden tot gevaarlijke situaties voor anderen, het kan ook juridische gevolgen hebben, en aansprakelijkheid bij schade.

## Bronnen:

<https://swedenherald.com/article/flew-drone-drunk-sentenced-for-flying-under-the-influence>

[\*Zweedse man \(55\) krijgt flinke boete voor dronken dronevlucht\*](#)

---

# Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

## Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

*Voor alle economische sectoren is duurzaamheid van cruciaal belang. Dat geldt dus ook voor de luchtvaart, waar inmiddels kritischer wordt gekeken naar de negatieve effecten ervan (lawaai, luchtkwaliteit en klimaatverandering) op de gezondheid en de levenskwaliteit van Europese burgers en de wens bestaat om hier meer actie tegen te ondernemen.*

De luchtvaartsector geldt als een sector waarin lastig nul CO<sub>2</sub>-uitstoot kan worden bereikt, maar de afgelopen drie jaar is vooruitgang geboekt met belangrijke beleidsmaatregelen en wet- en regelgeving om de broodnodige doelstellingen te verwezenlijken, zoals de Europese Green Deal, de Europese klimaatwet, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, het actieplan om vervuiling tot nul terug te brengen, de ReFuelEU Luchtvaartverordening en een herzien emissiehandelssysteem (een regeling om luchtvaartemissies te compenseren door de emissies in andere sectoren te verminderen). Onder het betreffende inhoudelijke gedeelte vindt u meer informatie over dit beleid.

Bij het zoeken naar verbeteringen is het cruciaal om een duidelijk beeld te hebben van de milieuprestaties en de uitdagingen waar de sector voor staat. Daarom publiceert EASA om de drie jaar het Europees milieurapport over de luchtvaart, dat een objectief, duidelijk en nauwkeurig overzicht biedt van de historische en verwachte prestaties van de sector. Het bevat ook aanbevelingen aan verschillende soorten



belanghebbenden, zodat duurzaamheidsdoelen in concrete acties kunnen worden omgezet.

Het meest recente rapport kwam begin 2025 uit. U vindt het hier:[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA\\_EAER\\_2025\\_BROCHURE\\_NL\\_v3.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_BROCHURE_NL_v3.pdf)

## Onderdelen en hoofdpunten van het rapport

Het Europees milieurapport over de Europese luchtvaart 2025 beslaat de volgende gebieden:

- Overzicht van de luchtvaartsector
- Milieueffecten van de luchtvaart
- Technologie en ontwerp
- Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer
- Luchthavens
- Duurzame luchtvaartbrandstof
- Marktgerichte maatregelen
- Internationale samenwerking
- Luchtvaartemissies

In 2022 waren vluchten vanuit de EU27 en de EVA-landen (IJsland, Liechtenstein, Zwitserland en Noorwegen) verantwoordelijk voor 12 % van de totale uitstoot van broeikasgassen door vervoer en 4 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU-27+EVA.

De klimaatimpact van de luchtvaart wordt veroorzaakt door zowel CO<sub>2</sub>- als niet-CO<sub>2</sub> emissies. Die omvatten stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>), fijnstof (roet), zwaveloxide (SO<sub>x</sub>) en waterdamp alsmede de hieruit voortvloeiende effecten van de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken en interacties tussen aerosolen en wolken.

# C02-emissies van de luchtvaart

De luchtvaart was in 2023 verantwoordelijk voor ongeveer 2,5 % van de wereldwijde C02-emissies. De absolute emissies zijn aanzienlijk toegenomen. 47 % van de totale C02-emissies van de luchtvaart tussen 1940 en 2019 vond plaats sinds 2000.

## Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer

Hoe vliegtuigen worden geëxploiteerd en hoe het luchtruim wordt gebruikt, heeft invloed op de emissies. Om de ambitieuze milieudoelstellingen te halen, moeten vliegtuigen efficiënter worden ingezet zodat er minder brandstof wordt verbruikt en de uitstoot daalt. In de afgelopen drie jaar hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan op dit gebied, met name de aanpassing in 2024 van het “Europese masterplan voor luchtverkeersbeveiliging”, dat tot doel heeft om van Europa het meest efficiënte en milieuvriendelijke luchtruim ter wereld te maken. Door de uitvoering van het masterplan zou de uitstoot van C02 per vlucht in 2025 met 9,3 % kunnen worden verlaagd.

## Luchthavens

Naast broeikasgasemissies is lawaai van luchtvaartactiviteiten een milieueffect dat vooral relevant is op luchthavens en hun omgeving. In het Europees milieurapport over de luchtvaart 2025 vindt u ook gegevens over geluidsprestaties van luchtvaartuigen

Luchthavens spelen een rol bij het op verschillende manieren verminderen van emissies, onder meer door het optimaliseren van vliegroutes, elektrificatie van grondvoertuigen en infrastructuur, verduurzaming van grondactiviteiten, zoals taxiën op één motor, het verbeteren van het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF's) en het onderzoeken van alternatieve bronnen van koolstofarme energie, zoals waterstof

en elektriciteit.

## Technologie

Het aantal nieuwe gecertificeerde grote transportvliegtuigen, zoals de commerciële vliegtuigen waarmee we reizen, en motortypen was de afgelopen jaren beperkt en leverde slechts marginale verbeteringen op milieugebied op. De invoering van nieuwe vliegtuigen met een betere brandstofefficiëntie die minder lawaai produceren, is een belangrijke mitigerende maatregel, maar het kost tijd om ze te ontwikkelen en in bedrijf te stellen in de wereldwijde vloot. Het gebruik van alternatieve energiebronnen, zoals elektriciteit en waterstof, is voor grotere vliegtuigen nog geen haalbare kaart.

De algemene luchtvaart (kleinere lichte vliegtuigen voor recreatief gebruik of privévervoer) wordt echter gezien als proeftuin voor het ontwikkelen, testen en industrialiseren van innovaties en kan de drijvende kracht zijn achter verbeteringen in de hele luchtvaartsector.

## Duurzame luchtvaartbrandstoffen

Dit is een van de gebieden waarop onlangs, sinds de goedkeuring van de ReFuelEU Luchtvaartverordening in 2023, een grote stap is gezet. Deze wetgeving bevat bindende streefcijfers voor het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen op Europese luchthavens, die geleidelijk toenemen van 2 % in 2025 tot 70 % in 2050.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben het potentieel om over de gehele levenscyclus gezien significant minder CO<sub>2</sub> of zelfs helemaal geen CO<sub>2</sub> uit te stoten in vergelijking met conventionele vliegtuigbrandstoffen, een besparing die voornamelijk tijdens het productieproces wordt bereikt. In 2024 hadden SAF's een aandeel van slechts 0,53 % in de wereldwijd gebruikte vliegtuigbrandstoffen. Om aan toekomstige

verplichtingen en doelstellingen te voldoen, is een aanzienlijke uitbreiding van de productiecapaciteit nodig. Een groot probleem met SAF's is de prijs: deze kunnen 3 tot 10 keer meer kosten dan conventionele brandstof. Naar verwachting zullen de prijzen echter dalen naarmate de productie toeneemt.

## Marktgerichte maatregelen

Marktgerichte maatregelen zijn mechanismen om emissies te compenseren. [Meer informatie hierover vindt u in dit EASA Lichtpartikel over dit onderwerp](#). Voor de luchtvaart zijn de bekendste regelingen het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS) en Corsia van de ICAO. Een recente herziening van het EU-ETS in 2023 omvat een geleidelijke afschaffing van de toewijzing van gratis emissierechten aan luchtvaartmaatschappijen en een verlaging van het emissieplafond voor de luchtvaart vanaf 2024. Hierdoor zullen emissierechten duurder worden en worden emissiereducties binnen de luchtvaartsector gestimuleerd.

## Internationale samenwerking

De luchtvaart is van nature internationaal en bijgevolg kan duurzaamheid van de sector alleen worden bereikt als iedereen meedoet. Er zijn verschillende milieubeschermingsprogramma's opgezet, met name door de EU en de ICAO, om samen met partnerlanden te werken aan gemeenschappelijke doelen. Europese entiteiten alleen al hebben sinds 2022 samengewerkt met 112 partnerlanden en hebben naar schatting 20 miljoen EUR uitgetrokken voor milieubeschermingsprojecten in de burgerluchtvaart.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/european-aviation-environmental-report-2025>

# KLM opnieuw beschuldigd van greenwashing

# KLM opnieuw beschuldigd van greenwashing

De KLM is opnieuw beschuldigd van het gebruik van misleidende verklaringen over het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof, nadat ze vorig jaar (op 20 maart 2024) een greenwashing zaak in een zaak bij de rechtbank Amsterdam had verloren (zaaknummer C/13/719848 / HA ZA 22-524). De Deense consumentenombudsman heeft vorige week bij de politie aangifte gedaan tegen de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM omdat ze in 2023 misleidende verklaringen zou hebben gebruikt in een radiospot. KLM beweerde dat vliegen met hen 'duurzamer' zou zijn, omdat ze van plan waren 'een deel duurzame brandstof' te gebruiken. Slechts één procent van de brandstof die ze gebruikten, zou echter worden vervangen door brandstof die volgens de EU-regelgeving als duurzaam wordt beschouwd. De consumentenombudsman, Torben Jensen, is van mening dat dit niet neerkomt op 'een belangrijke stap' in de richting van duurzaamheid, zoals de consumenten werd doen geloven. KLM wacht de volgende stappen in de zaak af en geeft aan dat het belangrijk is om haar marketing aan te passen aan de nieuwste regels en richtlijnen. Volgens de marketingwet mogen bedrijven geen valse of misleidende informatie verstrekken in advertenties, met mogelijke boetes als consumenten worden

misleid.

Bron: Daily Ritzau News □ 23 januari 2025