

Luchtvaart en open strategische autonomie

Luchtvaart en open strategische autonomie

Om meer inzicht te krijgen in de geopolitieke context en de strategische autonomie van luchtvaart heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan een consortium bestaande uit SEO Economisch Onderzoek, Instituut Clingendael en Stratagem Consulting verzocht om de relatie tussen strategische autonomie en de Nederlandse luchtvaart te onderzoeken. De hoofdvraag is: Welke rol speelt de luchtvaart bij het borgen van de Nederlandse doelstellingen rondom open strategische autonomie, nu en in de toekomst?

De luchtvaart is bij uitstek een sector die internationaal verbonden is en waar altijd (wederzijdse) afhankelijkheden bestaan. Dit onderzoek gaat daarom na in hoeverre bepaalde afhankelijkheden mogelijk ongewenst zijn en eventueel een strategisch risico vormen. Het onderzoek is uitgevoerd in de tweede helft van 2024 en bestaat uit een deskstudie, interviews en een data-analyse. Het is opgedeeld per onderdeel van de luchtvaartketen.

Bevindingen

De luchtvaartketen verschilt per onderdeel sterk in hoeverre deze bijdraagt aan de open strategische autonomie.

Sterktes zijn de grote havens en raffinaderijen voor het importeren en verwerken van energie, zoals kerosine en in de toekomst mogelijk ook duurzame brandstof (SAF). Ook het transport is via Defensie (pijpleiding, toezicht) en Aircraft

Fuel Supply (opslag, distributie) geborgd. Daarnaast heeft Nederland met Schiphol een grote hub luchthaven die in publieke handen is. Met KLM als wereldwijde speler wordt een groot deel van de vluchten, passagiers en bestemmingen afgehandeld door een in Nederland gevestigde maatschappij.

Om de afhankelijkheden te prioriteren maken we onderscheid tussen de bijhorende geschatte kans dat het fout gaat en de verwachte impact daarvan voor Nederland en de Nederlandse luchtvaartsector. Kwetsbaarheden zijn zowel van groot belang en hebben een relatief grote kans. Zo is de import van ruwe olie een kwetsbaarheid. Het gebruik van kerosine (en daarmee ruwe olie) blijft de komende jaren essentieel voor het uitvoeren van vluchten waarbij een beperkt aantal productielanden een grote invloed hebben. Ook het gebruik van externe apparatuur en diensten is van groot belang voor de continuïteit bij zowel luchtvaartmaatschappijen als luchthavens. Het gaat om veel verschillende segmenten, waarbij het aantal leveranciers beperkt kan zijn en mogelijk afkomstig uit ongewenste landen. Eenzelfde argument is er voor de toegang en het beheer van luchtvaartdata (waaronder clouddiensten). Tot slot is de toegankelijkheid van het buitenlandse luchtruim van groot belang. Met name voor intercontinentale vluchten zijn er blijvende risico's rond de toegankelijkheid door zowel conflictgebieden als andere geopolitieke ontwikkelingen (zoals sancties) en beperkte uitwijkmogelijkheden die gepaard gaan met hogere kosten.

Beleidsimplicaties

Het huidige luchtvaartbeleid is gebaseerd op (de uitvoeringsagenda van) de Luchtvaartnota 2020-2050 die zich richt op thema's als veiligheid en leefbaarheid maar niet op open strategische autonomie. In het kader van vitale infrastructuur' zijn er al maatregelen voor luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, brandstoflevering en de luchtverkeersleiding. Dit omvat toezicht, beveiligingseisen en

een veiligheidstoets tegen ongewenste overnames. Beleid kan de open strategische autonomie betreffende de luchtvaart versterken door in te zetten op behoud en bescherming van sterktes of vermindering van kwetsbaarheden. Dit is een politieke keuze waarbij weinig vanzelfsprekendheden bestaan. Dreigingen zijn lastig (exact) in te schatten en ingrijpen gaat gepaard met risico's rond overheidsfalen ('picking winners'), beperkte effectiviteit of vergelding en andere ongewenste neveneffecten.

Een internationale aanpak (via de EU) draagt bij aan de effectiviteit van maatregelen. Daarnaast kan ingezet worden op het vergroten van het bewustzijn over geopolitiek en strategische autonomie in de sector. Vervolgonderzoek kan in meer detail de luchtvaartketen verkennen, waaronder over inkoop en aanbesteding. Daarnaast is de internationale context van groot belang om verdere conclusies te kunnen trekken over zowel de Nederlandse situatie als de open strategische autonomie op Europees niveau. Deze verkenning richtte zich overwegend op de Nederlandse sector. Ook de beleidscontext in het buitenland is van toegevoegde waarde: in hoeverre grijpen buitenlandse overheden in en welke instrumenten worden daarbij ingezet? Meer periodieke monitoring versterkt de informatiepositie en daarmee het handelingsperspectief voor beleidsmakers. Daarbij dienen naast het aspect van open strategische autonomie ook andere factoren (economie, duurzaamheid, veiligheid) meegewogen te worden.

Het Ministerie heeft het onderzoek op 28 januari 2025 naar de Tweede Kamer gestuurd. Lees het rapport: https://www.clingendael.org/sites/default/files/2025-01/Clingendael_Report_Luchtvaart_en_open_strategische_autonomie.pdf

Twee nieuwe verordeningen gepubliceerd voor het verzamelen en doorgeven van vooraf te verstrekken passagiersgegevens (API)

Twee nieuwe verordeningen gepubliceerd voor het verzamelen en doorgeven van vooraf te verstrekken passagiersgegevens (API)

*Bron: Nieuwsbericht Expertisecentrum Europees Recht |
08-01-2025*

Op 8 januari 2025 zijn in het EU-Publicatieblad twee verordeningen verschenen die het EU-kader voor het verzamelen en doorgeven van vooraf te verstrekken passagiersgegevens (advance passenger information – API) herzien. De nieuwe API-verordening verplicht luchtvaartmaatschappijen passagiersgegevens aan de autoriteiten door te geven voordat zij de EU-buitengrenzen bereiken. De tweede verordening gaat over het gebruik van API voor rechtshandhaving en moet helpen terrorisme en zware criminaliteit te voorkomen, op te sporen en te vervolgen.

De nieuwe Verordening (EU) 2025/1 verplicht luchtvaartmaatschappijen passagiersgegevens (over hun

reisdocumenten, vlucht en bagage) aan de autoriteiten door te geven voordat zij de EU-buitengrenzen bereiken. Zo kunnen autoriteiten vooraf controles uitvoeren, en potentiële veiligheidsrisico's beoordelen en doeltreffend beheren. Het versoepelt ook de grenscontroles en maakt dat het nodige gedaan wordt om de EU-buitengrenzen op voorhand te beveiligen.

De tweede verordening (EU) 2025/13 gaat over het gebruik van API voor rechtshandhaving en moet helpen terrorisme en zware criminaliteit te voorkomen, op te sporen en te vervolgen. Ze maakt het mogelijk om API te koppelen aan persoonsgegevens van passagiers (passenger name records – PNR), wat de autoriteiten in staat stelt om criminele activiteiten te volgen en te voorkomen dat criminelen en terroristen de EU binnenkomen.

Er komt een gecentraliseerd systeem (router) voor datatransmissie dat de gegevensuitwisseling moet verfijnen en de administratieve lasten moet verminderen. Luchtvaartmaatschappijen zullen geautomatiseerde systemen moeten gebruiken om API-gegevens door te geven, met indien nodig een overgangperiode voor het handmatig verzamelen van gegevens.

De twee verordeningen zijn op 8 januari 2025 in het EU-Publicatieblad verschenen.

Passenger plane with entirely new 'blended wing' shape aims to hit the skies by 2030

Passenger plane with entirely new 'blended wing' shape aims to hit the skies by 2030

By [Keumars Afifi-Sabet](#) Published January 10, 2025

A new type of passenger plane will adopt a design that blends wings into the aircraft's body, which its creators say will cut fuel consumption by 50% and reduce noise.

When you purchase through links on our site, we may earn an affiliate commission. Here's how it works.



(Image credit: An 3D rendition of the new passenger plane mid-flight.)

A novel passenger jet could take to the skies in the next five years that has a completely different shape than any currently flying.

The plane uses a "blended wing" design, which could improve fuel efficiency by 50%, JetZero and Siemens representatives said Wednesday (Jan. 8) in a press conference held at CES 2025 in Las Vegas.

The concept of blended-wing aircraft, in which the wings blend seamlessly into the body, is more than 100 years old, having been first described by Russian pilot [Nicolas Woevodsky](#), but it is most commonly associated with military aircraft.

Passenger jets have conventionally adopted a long, tubular body with wings that do not blend into a single flat plane. This is because switching to a novel plane design has been deemed commercially risky. Blended-wing aircraft, by contrast, can reduce fuel consumption and be quieter, thanks to [higher lift-to-drag ratios and better integration of the noisy propulsion systems](#).

A new plane based on a 100-year-old design



(Image credit: Future/Keumars Afifi-Sabet)

JetZero representatives say their blended-wing design requires a shorter and wider fuselage that is blended like the wing to provide lift, in turn reducing the surface area that is needed and creating a lighter plane with less drag. The size of the engines is also reduced, thanks to the reduced weight and drag, meaning more passengers can fit into a relatively smaller aircraft.

The new plane will be 100% compatible with sustainable aviation fuel as well as being capable of accommodating hydrogen fuel – with the long-term aim being to fly with zero emissions. It will hold 250 passengers and have a range of 5,750 miles (9,250 km).

Gaat dit type motor de elektrische auto radicaal veranderen?

Gaat dit type motor de elektrische auto radicaal veranderen?

<https://www.change.inc/mobiliteit> Hannah van der Korput 14 januari 2025

Gaat het over elektrische auto's, dan gaat het vaak over de batterijen. Maar in dit verhaal zijn de motoren de hoofdrolspelers. Deze innovatie kan een groot verschil gaan maken in elektrische auto's.



De echte innovatie zit hem in de vorm van de motor. Credit: Donut Lab

Het ontwerp van elektrische auto's is grotendeels hetzelfde als varianten die rijden op benzine en diesel: ergens in de carrosserie van het voertuig zitten de motoren die via een aandrijflijn met de wielen zijn verbonden. Het Finse Donut Lab bouwt de motoren niet tussen, maar in de wielen. Op die manier drijven de motoren direct de wielen aan en blijft er meer

ruimte over, bijvoorbeeld voor passagiers of extra batterijen.

Vorm van een donut

Maar de echte innovatie zit hem in de vorm van de motor. Die doet denken aan de zoete lekkernij waarnaar het bedrijf is vernoemd. De elektromotoren in donutvorm zouden veel meer vermogen en minder gewicht hebben dan conventionele elektromotoren. De autoversie van de motor past in een 21-inch band, weegt [slechts 40 kilogram](#), bereikt een koppel (trekkracht) van 4.300 Newtonmeter en een vermogen van 630 kW.

De vinding is afkomstig van het Donut Lab, een dochteronderneming van de motorfietsfabrikant Verge Motorcycles. De eerste donutmotor werd dan ook ontwikkeld voor de elektrische motorfiets. Inmiddels wordt de motor uitgebreid naar andere voertuigen. Onlangs werden op de Amerikaanse techbeurs Consumer Electronics Show (CES) vijf typen gepresenteerd: voor de auto, vrachtwagen, scooters, bromfietsen en drones. Daarnaast biedt het bedrijf ook andere onderdelen aan, zoals batterijmodules en software.

50 procent goedkoper

De 'in-wheel'-aandrijving maakt complexe transmissiesystemen waar veel elektrische auto's over beschikken overbodig. Per auto bespaart dat ongeveer 120 onderdelen. Dat betekent minder kosten, wat volgens de producent op termijn zou kunnen leiden tot 50 procent goedkopere auto's. De directe aandrijving zorgt daarnaast voor aanzienlijk minder slijtage, onderhoud en onderhoudskosten.

Punt van zorg

Een punt van zorg is dat de wielen, ondanks de lichte motoren, zwaarder zijn dan conventionele wielen. Bovendien voegen ze

kilo's toe op een ongunstige plek: onder de ophanging van de auto. Dit kan nadelige effecten hebben voor de prestaties en het rijcomfort. Of en in welke mate het geval is, moet nog blijken.

Bron:

https://www.change.inc/mobiliteit/laat-dit-type-motor-de-elektrische-auto-radicaal-veranderen-41443?utm_campaign=NB%20CI%20dagelijks%20en%20wekelijks&utm_medium=email&_hsenc=p2ANqtz-8KncbUFuDZr1zHBUTlvaY8qXmAR483-eImFe3Jon06Wn7SVtMyNi4zcgHUqVLFSZ1K-rZlDjeB07s8k2g5i0kjFwlPMjYX_DrYjakb7A8Mbp4niUc&_hsmi=342420393&utm_content=342420393&utm_source=hs_email

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen

<https://www.internetconsultatie.nl/differentiatievliegbelasting/bl>

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen met € 248 miljoen per 2027. Het plan is om vluchten over lange afstanden meer te gaan belasten vanwege een hogere

totale uitstoot.

In het kort

De luchtvaart verbindt Nederland met de wereld. We kunnen zakendoen, op vakantie gaan en vrienden en familie over de hele wereld bezoeken. Ook goederen kunnen snel over grote afstand worden verplaatst. Door de luchtvaart kan Nederland als klein land een internationaal knooppunt zijn van mensen, handel, investeringen en kennis.

De luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Omwonenden van luchthavens worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door vliegtuigen. Zij maken zich ook zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van fijnstof. Daarnaast heeft de uitstoot van CO₂ en andere stoffen een negatief effect op het klimaat.

De vliegbelasting is een manier om deze negatieve effecten te beprijzen. Sinds 2021 heeft Nederland een vliegbelasting van € 29,40 (2025) per vertrekkende passagier, ongeacht waar deze passagier naartoe vliegt. Per 2027 wil het kabinet de totale opbrengst van de vliegbelasting met € 248 miljoen verhogen. Het plan is om vluchten over lange afstanden – met een hogere totale uitstoot – meer te belasten.

Nieuw EU-label voor vluchtemissies

Nieuw EU-label voor vluchtemissies

Bron: Directorate-General for Mobility and Transport | 18 december 2024

EU introduceert Flight Emissions Label voor beter geïnformeerd en duurzaam reizen.

Op 18 december 2024 heeft de Commissie een verordening aangenomen tot invoering van een vluchtemissielabel (FEL), dat een duidelijke en betrouwbare methode biedt voor de berekening van vluchtemissies. Luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren binnen de EU of vertrekken vanuit de EU, kunnen zich vrijwillig aansluiten bij dit label, dat vanaf juli 2025 volledig operationeel zal zijn. Tegen het begin van de volgende zomer zullen passagiers de mogelijkheid hebben om de geschatte uitstoot van broeikasgassen (BKG) van hun vlucht (uitgedrukt in kilogrammen kooldioxide-equivalent (kg CO₂eq)) te bekijken en te vergelijken, waardoor ze beter geïnformeerde aankoopbeslissingen kunnen nemen.

Momenteel leidt het ontbreken van een gemeenschappelijke methodologie en criteria voor het schatten van vluchtemissies ertoe dat luchtvaartmaatschappijen en ticketverkopers emissieniveaus rapporteren met behulp van ongelijksoortige methodologieën die niet noodzakelijkerwijs vergelijkbaar zijn. Het Flight Emissions Label wil hier verandering in brengen door een betrouwbare en geharmoniseerde methodologie vast te stellen voor het schatten van vluchtemissies, waarbij rekening wordt gehouden met factoren zoals het vliegtuigtype, het gemiddelde aantal passagiers en het vrachtvolume aan boord, evenals de gebruikte vliegtuigbrandstof.

Bij het online zoeken naar vluchten of het boeken van tickets wordt een speciaal logo weergegeven naast de vluchtemissiegegevens, om te garanderen dat de informatie betrouwbaar is. Dit zal passagiers helpen weloverwogen beslissingen te nemen en hen te beschermen tegen misleidende greenwashing-claims.

Het Flight Emissions Label zal de overgang van de luchtvaart naar netto nul ondersteunen door te zorgen voor eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen, het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) te bevorderen en vlootvernieuwing te ondersteunen. Aangezien de schattingen gebaseerd zijn op werkelijke verbruiksgegevens, zal het luchtvaartmaatschappijen ook aanmoedigen om efficiënter en duurzamer te werken.

Volgende stappen

Uiterlijk op **1 februari 2025** kunnen luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren binnen de EU of vertrekken vanuit de EU ervoor kiezen om deel te nemen aan het Flight Emissions Label. Daartoe moeten zij de vereiste gegevens aan het EASA verstrekken. De eerste vlucht labels zullen dan uiterlijk op 1 juli 2025 door het EASA worden toegekend en zullen van toepassing zijn op vluchten die tijdens het winterseizoen van 2025 zijn gepland.

Achtergrond

Het label vluchtemissies is voorzien in artikel 14 van de [ReFuelEU-luchtvaartverordening](#). Deze verordening maakt deel uit van de bredere strategie van de EU ter bevordering van duurzame luchtvaart, met de nadruk op het vergroten van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) door middel van verschillende initiatieven, waaronder **ReFuelEU Aviation**, het **EU-emissiehandelssysteem** (EU-ETS) en andere maatregelen. Het doel is om eerlijke concurrentie in de luchtvaartindustrie

te waarborgen en tegelijkertijd de overgang naar duurzamere praktijken aan te moedigen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de EU en niet-EU-landen, die onder het toepassingsgebied van ReFuelEU Aviation vallen, kunnen ervoor kiezen om op vrijwillige basis deel te nemen aan het Flight Emissions Label. Om een gelijk speelveld te behouden, verbiedt de regeling particuliere initiatieven om informatie over EU-vluchtemissies aan passagiers te tonen, zodat alle exploitanten zich aan dezelfde normen houden.

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-introduces-flight-emissions-label-more-informed-and-sustainable-travelling-2024-12-18_en

Schorsing van licenties van onderhoudspersoneel dreigt. Technici luiden de noodklok

Schorsing van licenties van onderhoudspersoneel dreigt. Technici luiden de noodklok

Op EASA Engineers, een website voor EASA-gecertificeerde professionals waarop actueel nieuws, artikelen van experts en waardevolle bronnen over onderhoud, reparatie en operaties van vliegtuigen wordt geboden, verscheen op 13 december een bericht met de kop "Severe Impact of ILT's S0JT Assessment on

Aircraft Maintenance Engineers". Als het aan ILT ligt mogen een groot aantal onderhoudstechnici hun bevoegdheden binnenkort voorlopig niet meer uitvoeren.

Achtergrond

Eind 2024 maakte de Nederlandse Luchtvaartautoriteit (ILT) haar voornemen bekend om de vergunningen op te schorten van alle technici die hun Structured On-the-Job Training (SOJT) hebben voltooid bij Repair, and Overhaul (MRO)-organisaties die zich in een andere EASA-lidstaat bevinden. ILT/KIWA heeft vergunningen afgegeven aan vliegtuigtechnici nadat ze voldeden aan de wettelijke vereisten van kwalificatie, ervaring, training en Structured On-the-Job Training (SOJT). Een door ILT uitgevoerd onderzoek bij onderhoudsbedrijven in het buitenland bracht een aantal zorgwekkende tekortkomingen aan het licht. Bepaalde onderhoudstaken zouden niet alle gevallen daadwerkelijk zijn uitgevoerd en ook de eindbeoordeling, als onderdeel van de SOJT, zou niet steeds hebben plaatsgevonden. ILT meent dat dat de SOJT niet voldoet aan de EASA-normen. En omdat deze bevindingen naar de mening van ILT leiden tot een veiligheidsprobleem heeft zij het voornemen om licenties van de technici te schorsen. De technici hebben 4 weken de tijd gekregen om daar op te reageren.

Gevolgen

Schorsing van licenties zal naar verwachting aanzienlijke gevolgen hebben voor de carrières van de getroffen technici en de luchtvaartindustrie in het algemeen. Het kan leiden tot een onmiddellijk tekort aan gekwalificeerd personeel in de luchtvaartsector. Deze situatie roept binnen de luchtvaartgemeenschap vragen en zorgen op. Een van deze vragen is waarom ILT de betrokken MRO's niet eerder heeft geauditeerd en of het wel redelijk is om na 4-6 jaar de licenties van de technici alsnog met terugwerkende kracht in te trekken.

Wettelijk kader

Van toepassing is Verordening 2014/1321 – Permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, Annex III (Part-66). Art. 66.B.500 gaat over de intrekking, schorsing of beperking van de onderhoudslicentie.

Bron:

<https://easaengineers.com/severe-impact-of-ilts-sojt-assessment-on-aircraft-maintenance-engineers>

**DJI's geosysteem vernieuwd:
piloot beslist voortaan zélf
over vliegen in no-flyzones**

**DJI's geosysteem vernieuwd:
piloot beslist voortaan zélf
over vliegen in no-flyzones**

15 januari 2025

Wiebe de Jager www.dronewatch.nl

Er komt een grote verandering in de manier waarop DJI-drones no-flyzones weergeven aan gebruikers. Vanaf vandaag wordt DJI's eigen geo-informatie vervangen door officiële gegevens van de overheid. Dit brengt een belangrijke wijziging met zich mee: gebruikers zullen kunnen vliegen in gebieden die tot nu

toe 'op slot' zaten. De verantwoordelijkheid verschuift daarmee volledig naar de drone piloot. In België is deze wijziging al eerder doorgevoerd.

Van bewaker naar gids

Om te voorkomen dat onwetende drone vliegers in verboden zones konden vliegen, introduceerde marktleader DJI in 2013 het Geospatial Environment Online (GEO)-systeem. Dit systeem zorgde ervoor dat drones op bepaalde locaties niet konden opstijgen of dat gebruikers een waarschuwing kregen over mogelijke restricties. Het systeem was niet waterdicht en kon met zogenaamde [NFZ-mods](#) omzeild worden, maar het voorkwam zeker veel illegale drone vluchten.

De door DJI ingestelde zones kwamen echter [niet altijd overeen](#) met officiële luchtruim data, zoals beschikbaar gesteld via apps als GoDrone. Met de invoering van de Europese Verordening 2019/947 moest dit veranderen: via een zogenaamd [ED-269 JSON-bestand](#) konden gebruikers officiële kaartinformatie inladen. Dit proces moest handmatig worden uitgevoerd, en slechts een klein aantal gebruikers is hiervan op de hoogte.



Links de geozones volgens DJI; rechts de officiële zonering volgens het ministerie van IenW.

Waarschuwingen in plaats van restricties

Waar DJI's geosysteem eerder vliegen in zogenoemde Restricted Zones automatisch blokkeerde, worden deze gebieden vanaf nu aangeduid als Enhanced Warning Zones. Dit houdt in dat piloten geen vliegbeperkingen meer zullen ervaren, maar waarschuwingen ontvangen wanneer zij in de buurt komen van gevoelige locaties zoals luchthavens, industriegebieden of detentiecentra. Na het wegklikken van deze waarschuwingen kan de drone alsnog opstijgen. De verantwoordelijkheid voor naleving van de regels komt daarmee volledig bij de piloot te liggen.

DJI benadrukt dat gebruikers verbonden moeten blijven met het internet en hun apps regelmatig moeten bijwerken om toegang te houden tot de meest actuele luchtruimgegevens en daarmee te voldoen aan de regelgeving. Maar actief voorkomen dat een drone opstijgt is er in de nieuwe situatie niet meer bij. Het nieuwe systeem wijkt daarmee sterk af van de oude aanpak, waarbij DJI dronevliegers actief beperkte in hun mogelijkheden.

Gevolgen

De update, die in België al is doorgevoerd, is zojuist uitgerold in Nederland en een aantal andere Europese landen. Ook in de VS is het systeem aangepast. Gebruikers zullen misschien merken dat de DJI Fly-app vaker waarschuwingen geeft, omdat de overheid meer en grotere restrictiezones hanteert dan DJI deed. Door de complexiteit van de nieuwe geo-informatie is het bovendien denkbaar dat controllers en apps trager reageren.

Het is te verwachten dat sommige gebruikers waarschuwingen niet goed lezen of standaard wegklikken. Dit kan ertoe leiden dat er meer dronevluchten plaatsvinden in gebieden waar dat

zonder autorisatie absoluut niet is toegestaan, zoals in de aanvliegroutes van Schiphol of bij detentiecentra. Tot nu toe konden alleen gecertificeerde operators in dergelijke zones vliegen, na het aanvragen van een unlock bij DJI.



Huidige gemarkeerde locatie

Voor je vliegt in Nederlands

[Uitklappen](#)

Vorzorgsmaatregelen (Huidige gemarkeerde locatie)

GEO-zones >

Uitgebreide waarschuwing...

Bevestig het
waarschuwingsbericht in de...

Interferentie >

Geen gegevens beschikl

In de nieuwe situatie is de EBI Vught bijvoorbeeld geen 'harde' no-flyzone meer.

Misbruik wordt eenvoudiger

Een ander neveneffect van de maatregel is dat moedwillig misbruik van DJI-drones aanzienlijk eenvoudiger is geworden, nu het geofencing-systeem volledig is afgeschaft en DJI-drones overal kunnen opstijgen. Het is nu aan de autoriteiten om serieus werk te maken van detectie en handhaving om dit te voorkomen: DJI wil hier geen rol meer in spelen.

Onwetendheid of misbruik, de verandering zal ongetwijfeld grote gevolgen hebben voor zowel drone piloten als overheden. De behoefte aan duidelijke voorlichting is groter dan ooit,

vooral omdat gebruikers van drones onder de 250 gram geen drone bewijs hoeven te behalen en waarschuwingen in de app vaak zonder goed te lezen wegklikken, om vervolgens toch te vliegen in no-flyzones.

De EU en China voltooien partnerschapsproject voor de luchtvaart

De EU en China voltooien partnerschapsproject voor de luchtvaart

EASA Newsroom | 16 Dec 2024

Het APP EU-China wordt beheerd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de Civil Aviation Administration of China (CAAC). Het platform, dat in totaal meer dan 120 activiteiten organiseerde, faciliteerde de uitwisseling van de meest geavanceerde luchtvaartexpertise, geleverd door Europese en Chinese regelgevers en belangrijke spelers uit de sector, zoals fabrikanten van vliegtuigonderdelen, luchtvaartmaatschappijen en verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) en EUROCONTROL.

Civilian drone grounds LA firefighting plane after collision over Palisades fire

Civilian drone grounds LA firefighting plane after collision over Palisades fire

By Ian Molyneaux

A Los Angeles aircraft has been grounded and pulled from firefighting service in the United States (US) after being hit by a civilian drone.

According to the LA County Fire Department, the Canadair CL-415 'Super Scooper' was struck on January 9, 2025, at 13:30, local time, while operating in the 'Palisades' fire area.

The grounding of the lifesaving aircraft will come as a massive blow to the LA region, as firefighters try to defend homes and businesses from the devastating fires that have so far resulted in the deaths of ten people.

The Super Scooper, Quebec 1, was struck on its wing and sustained damage during the incident, though thankfully resulted in no injuries.

The Federal Aviation Administration (FAA) is investigating the incident and reminded the public that it is a federal crime to

interfere with firefighting efforts on public lands. If found guilty, a person could face up to 12 months in prison and a civil penalty.

In a statement, the FAA said: "The FAA can impose a civil penalty of up to \$75,000 against any drone pilot who interferes with wildfire suppression, law enforcement or emergency response operations when temporary flight restrictions (TFRs) are in place."

The regulator added: "The FAA treats these violations seriously and immediately considers swift enforcement action for these offenses. The FAA has not authorized anyone unaffiliated with the Los Angeles firefighting operations to fly drones in the TFRs."

In response to the incident, LA County Fire Chief Anthony Marrone has declared that the FBI would deploy technology in the area to combat any drones trying to capture footage of the five remaining blazes.

Governor of California Gavin Newsom has said that at least six air tankers and 40 helicopters are taking part in the operations, along with over 8,000 personnel.

There are currently five fires burning in the Los Angeles area, with firefighters making some significant headway in the last 12 hours as winds have dropped.

The newest fire, 'Kenneth', which broke out on January 8, 2025, is now 35% contained, while the 'Hurst' fire near Santa Clarita is now 37% contained.

The largest fire, 'Palisades', is now 6% contained and the 'Lidia' fire 75% contained. The 'Eaton' fire remains the only blaze that firefighters have so far been unable to contain.