

Nieuwe EASA-richtlijnen Voor het overvliegen van wegen

Nieuwe EASA-richtlijnen Voor het overvliegen van wegen in strijd met Nederlandse wetgeving

29 februari 2024 Wiebe de Jager Bron: Dronewatch.nl

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft onlangs richtlijnen gepubliceerd die drone-operators in de Open en Specifieke categorie moeten helpen bij het beter begrijpen van de regelgeving. Deze omvatten onder andere instructies voor het overvliegen van (snel)wegen. Echter, er doet zich een probleem voor: deze richtlijnen zijn in strijd met Nederlandse wetgeving.

[Nieuwe EASA-richtlijnen voor het overvliegen van wegen in strijd met Nederlandse wetgeving](#)

Haags gerechtshof doet uitspraak in zaak levering F35-gevechtsvliegtuigen aan

Israël

Haags gerechtshof doet uitspraak in zaak levering F35-gevechtsvliegtuigen aan Israël

Nederland moet stoppen met de uitvoer van F-35-onderdelen naar Israël. Dat heeft het gerechtshof in Den Haag op 12 februari 2024 in hoger beroep beslist. Binnen zeven dagen na de uitspraak van het hof moeten de leveringen gestaakt zijn.

“Israël houdt bij haar aanvallen onvoldoende rekening met de gevolgen voor de burgerbevolking”, oordeelt het hof. Het hof is van mening dat er een duidelijk risico bestaat dat met de F-35-gevechtsvliegtuigen van Israël ernstige schendingen van het humanitaire oorlogsrecht worden gepleegd in de Gazastrook.

Beslissing

Het hof:

- vernietigt het vonnis van de voorzieningenrechter van 15 december 2023, en opnieuw rechtdoende:
- gelast de Staat uiterlijk binnen 7 dagen na betekening van dit arrest iedere (feitelijke) uitvoer en doorvoer van F-35 onderdelen met eindbestemming Israël te (doen) staken.

Zaaknummer hof: 200.336.130/01.

[Lees de uitspraak via deze link](#)

Een 'wake-up call' voor Boeing

Een 'wake-up call' voor Boeing

Terwijl de iconische vliegtuigfabrikant probeert de rampzalige uitbarsting van Alaska Airlines vorige maand goed te maken, wordt het steeds duidelijker dat de problemen veel dieper gaan dan losse schroeven en een uitgeblazen deurplug.

Boeing is een voorbeeld van tientallen jaren waarin de Amerikaanse bedrijfsfilosofie de verkeerde kant op is gegaan. In plaats van veiligere, perfectere producten te bouwen, richten bedrijven zich op het tevredenstellen van aandeelhouders – en Boeing is slechts het topje van de ijsberg.

Boeing is a wake-up call

America's businesses gambled that 'greed is good.'

Now they're losing that bet, big time.

Author: Linette Lopez

if only Boeing's problems were just about a nightmare flight – a screw loose, a blown-out door plug, and 177 people who will probably need therapy for the rest of their lives. But as the

iconic American plane manufacturer tries to make amends for the disastrous Alaska Airlines flight in January, it's become clear that Boeing's problems run far deeper. They expose decades of American corporate philosophy gone awry.

Boeing is a quintessential example of America's rotting business culture over the past 40 years. The company relentlessly disgorged cash to shareholders when it could've spent it on building a better (and safer) product. Investments that could've benefited employees, communities, and other corporate stakeholders were often sacrificed at the altar of efficiency and free cash flow. Boeing focused on pleasing Wall Street because that's how American executives believe companies should operate.

[Lees hier het artikel in het Engels 'Boeing is a wake-up call' door Linette Lopez](#)

Eén piloot in de cockpit?

Eén piloot in de cockpit?



Door Ronald Schnitker

Commerciële passagiersvliegtuigen worden vanaf de beginjaren van de luchtvaart al gevlogen met minstens twee piloten in de cockpit. Daartoe werd besloten in het belang van een veilige uitvoering van een vlucht. De gedachte daarachter was dat twee piloten nodig zijn om in goede samenwerking continu situaties te beoordelen, informatie uit te wisselen, elkaar te controleren en in kunnen grijpen bij noodsituaties. Verschillende vliegtuigbouwers en vliegmaatschappijen, zoals Airbus en Dassault in Frankrijk en Cathay Pacific uit Hong Kong, ontwikkelen sinds enige tijd nieuwe cockpitconcepten die uitgaan van slechts één piloot in de cockpit in plaats van twee. Fabrikant Airbus wil al vanaf 2027 proefvluchten gaan uitvoeren.

Door de inzet van technologie zou het moeten kunnen om met nog maar één piloot aan boord te vliegen. Maar hoe reëel is het dat we straks in het vliegtuig stappen met nog maar één piloot in de cockpit?

Lees verder onder de foto



Foto: Ronald Schnitker (c)

Als het aan de Vereniging van Nederlandse Verkeersvlieggers (VNV) ligt niet. Het weghalen van een piloot uit de cockpit creëert volgens de VNV juist een veiligheidsprobleem en is voert nu actie tegen deze ontwikkeling. Dat gebeurt onder het motto 'Veilige Vlucht? Twee piloten in de lucht!' De vereniging roept tegenstanders op een [petitie](#) te ondertekenen.

Volgens de vereniging wordt vliegen steeds veiliger en dat is te danken aan technologie én twee samenwerkende piloten. 'Het weghalen van een vlieger uit de cockpit creëert juist een veiligheidsprobleem.'

Single Pilot Operations en EASA

In een rapport dat vorig jaar op 7 februari 2023 door Reuters

is gepubliceerd staat dat het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) vluchten met één piloot tot 2030 heeft uitgesloten. De toezichthouder laat wel de deur voor zogeheten '*limited single pilot operations*' op een kier staan.

Volgens Reuters overweegt EASA al om in 2027 groen licht te geven voor beperkte eenpersoonsoperaties voor delen van de vlucht. De gedachte is dat er twee piloten in de cockpit zijn voor de meer veeleisende delen van de vlucht, zoals opstijgen en landen, maar dat het vliegen met slechts één piloot in de cockpit mogelijk moet zijn in de minder veeleisende [cruise fase](#).

Hierdoor kan het totale aantal piloten aan boord voor langeafstandsvluchten worden teruggebracht van drie naar twee. Dit zou inhouden dat een piloot rustperiodes neemt in de ruimte terwijl de andere piloot zich alleen in de cockpit bevindt.

EASA-manager Andrea Boiardi vertelde Reuters dat het voorstel beperkingen bevatte, zoals het uitsluiten van piloten met medische aandoeningen of te weinig uren ervaring om solo te vliegen. Hij voegde eraan toe dat alleen de meest geavanceerde vliegtuigen, uitgerust met een hoger veiligheidsniveau dan vereist door de minimale certificeringsnormen, kunnen worden gebruikt voor solovluchten tijdens de kruisvlucht.

De toezichthouder benadrukte echter dat solo vliegen tegen 2027 niet realistisch is. Dat standpunt was gebaseerd op de opvatting dat elke verandering aan dezelfde veiligheidsnormen moet voldoen als het vliegen met twee piloten en dat de huidige automatisering nog een lange weg te gaan heeft om aan die normen te voldoen. Naast de enorme hindernis om publieke acceptatie te krijgen, zou elke overstap naar solovliegen de goedkeuring nodig hebben van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie ICAO, luchtvaartmaatschappijen, piloten en andere regelgevende instanties.

EASA zal de haalbaarheid van de implementatie van Single Pilot Operaties in het regelgevingskader van de EU pas tegen 2030 willen beoordelen door middel van een voorlopige analyse van de belangrijkste veiligheidsrisico's die daarmee verband houden.

EASA heeft de volgende kritieke gebieden in beeld gebracht:

1. Werklast van de piloot:

De werklast van de enkele piloot tijdens de kruisvlucht moet acceptabel zijn bij normale, en niet-normale vluchttuitvoeringen.

2. Voorkomen van fouten door de piloot:

Het ontwerp van de cockpit moet tolerant zijn voor fouten. Bij het opereren als één piloot is er geen mogelijk dat hij wordt gecorrigeerd door een tweede piloot.

3. Incapaciteit van de piloot:

Bewaakt dient te worden wanneer de enkele piloot tijdens de kruisvlucht niet langer in staat is om het vliegtuig veilig te besturen. Het veiligheidsniveau moet acceptabel blijft in geval van ongeschiktheid van de piloot.

4. Vermoeidheid:

Het vermoeidheidsniveau moet ten minste even acceptabel blijven als bij conventionele tweepilootbedieningen.

5. Slaapinertie:

De rustende piloot moet voldoende tijd hebben om te herstellen van de gevolgen van slaapinertie (de toestand dat iemand wakker wordt, maar dat bepaalde delen van de hersenen nog in slaapstand verkeren), zodat hij in geval van ongeschiktheid van de piloot die vliegt, het commando over het luchtvaartuig kan overnemen of om de vliegende piloot te ondersteunen in het oplossen van complexe problemen.

6. Pauzes als gevolg van fysiologische behoeften:

De piloot moet tijdelijk de cockpit kunnen verlaten om

aan zijn fysiologische behoeften te voldoen, terwijl een aanvaardbaar niveau van veiligheid en beveiliging wordt gegarandeerd.

Psychologische aspecten

Naast de technologische en juridische uitdagingen is er nog een derde component: de psychologische kant. Ook als het technisch mogelijk is om een vliegtuig door slechts één piloot te laten besturen en de regelgeving daarop wordt aangepast, dan zal toch eerst de nodige scepsis overwonnen moeten worden, vertrouwen worden gekweekt voordat acceptatie van Single Pilot Operaties mogelijk is. Het protest van de verkeersvliegers, uitgerekend degenen aan wie de verantwoordelijkheid voor de veilige vluchtuitvoering is toevertrouwd, speelt een belangrijke rol bij de beeldvorming of een vliegtuig veilig door slechts één piloot kan worden bestuurd en de social media helpen daar een handje bij. Welke passagier stapt dan nog met een gerust hart in een verkeersvliegtuig als hij weet dat er slechts één piloot in de cockpit aanwezig is?

In de geschiedenis van de luchtvaart hebben zich vaker discussies voorgedaan over het wel of niet doorvoeren van technologische ontwikkelingen in een verkeersvliegtuig. Lange tijd maakte de boordwerktuigkundige deel uit van de cockpitbemanning. Zijn taak was het om het goed functioneren van de systemen aan boord te bewaken. Het beroep boordwerktuigkundige komt tegenwoordig bijna niet meer voor, omdat de functie overbodig is geworden door de opkomst van moderne computersystemen.

Ook maakt niemand zich meer druk om het feit dat er in een Airbus geen stuurwiel meer zit, en de piloot in de plaats daarvan een sidestick gebruikt. En dat bij CAT III -landingen die piloot toekijkt hoe het vliegtuig een automatische landing uitvoert tijdens slecht zicht.

Het gaat bij de vraag of Single Pilot Operaties veilig kunnen

worden uitgevoerd dus niet alleen om de vraag of het technisch kan en hoe dit wettelijk geregeld is, maar ook om de mate van acceptatie door piloten en het publiek.

Geraadpleegde bronnen:

- <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/331556/de-peiling-vliegen-met-1-piloot-is-niet-veilig>
- <https://ikwilveiligvliegen.nl>
- <https://simpleflying.com/easa-rules-out-single-pilot-2030-slightly-opens-door/>
- EASA Pro:
<https://www.easa.europa.eu/en/research-projects/emco-sip-o-extended-minimum-crew-operations-single-pilot-operations-safety-risk>

Behoeftte om te reageren? Dat kan, stuur uw mening aan de reactie van de nieuwsbrief Luchtvaartwetenschappen: redactie@dedurfplaats.eu

Regulering van de grondafhandeling op luchthavens in de Europese Unie

Regulering van de grondafhandeling op luchthavens in de Europese Unie

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft het [allereerste voorstel gepubliceerd om de grondafhandeling op luchthavens in de Europese Unie te reguleren](#), om de veiligheid, cyberbeveiliging en consistentie van alle acties die voor en na een vlucht op de grond plaatsvinden, te vergroten, wat voordelen oplevert voor passagiers en hun luchtvaartmaatschappijen.

In dit [advies](#) wordt voor het eerst een verordening voorgesteld die gevolgen zal hebben voor ongeveer 300 000 werknemers in de grondafhandelingsindustrie, een van de grootste groepen werknemers in de luchtvaart. De verordening zal er ook voor zorgen dat grondafhandeling onder [Verordening \(EU\) 2022/1645](#) inzake cyberbeveiliging valt.

Grondafhandeling omvat elke activiteit die op de grond plaatsvindt om een vliegtuig en zijn passagiers voor te bereiden op vertrek of aankomst. Dit omvat:

- Het laden en lossen van luchtvaartuigen met vracht, post en bagage;
- In- en uitstappen van passagiers;
- Ontdooiing en ijsvorming;
- Bijtanken; en
- Het vastzetten van het vliegtuig op de grond tijdens turnaround, pushback en slepen.

Tot nu toe was dit belangrijke onderdeel van de luchtvaart grotendeels zelfregulerend. In de meeste gevallen worden

operationele regelingen, met inbegrip van regelingen die van invloed zijn op de veiligheid, alleen vastgelegd in bilaterale dienstverleningsovereenkomsten tussen verleners van grondafhandelingsdiensten en de vliegtuigexploitanten aan wie zij diensten verlenen.

In het [advies](#) wordt een efficiënte aanpak voorgesteld voor het toezicht op grondafhandelingsorganisaties door de bevoegde autoriteiten. Verwacht wordt dat hierdoor meervoudige verificaties van dezelfde activiteiten en organisatorische aspecten zullen worden vermeden en dat het aanzienlijke aantal audits dat voornamelijk door vliegtuigexploitanten wordt uitgevoerd, geleidelijk zal afnemen. Op deze manier moeten organisaties in staat zijn om hun middelen beter toe te wijzen aan audits tot het beheer van de veiligheid van hun activiteiten. Net als nu blijven vliegtuigexploitanten de algehele verantwoordelijkheid voor de veiligheid van vliegtuigen en de vliegveiligheid.

De nieuwe grondafhandelingsverordening verplicht grondafhandelingsorganisaties en exploitanten van zelf-afhandelende luchtvaartuigen die commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen uitvoeren, verplichten zelf te verklaren dat zij aan de EU-vereisten voldoen. Bijvoorbeeld door het toepassen van operationele procedures die door henzelf zijn ontwikkeld. Organisaties zullen moeten aantonen dat ze een managementsysteem hebben dat in verhouding staat tot de complexiteit van hun activiteiten. Dit omvat een veiligheidsbeheersysteem, opleiding van personeel, een onderhoudsprogramma voor grondafhandelingsapparatuur en gedefinieerde operationele procedures, samen met een robuuste veiligheidscultuur, waarbij eventuele veiligheidsproblemen zonder boete aan de melder worden gemeld, snel worden aangepakt en worden gebruikt als een les om de veiligheid bij de dienstverlening verder te verbeteren.

De grondafhandelingsverordening wordt naar verwachting eind 2024 of begin 2025 gepubliceerd. In het [advies](#) wordt een

overgangperiode van drie jaar voorgesteld voor de tenuitvoerlegging na de bekendmaking van de verordening.

[Lees hier het advies](#)

[Lees hier de verordening](#)

Bron: EASA 16 januari 2024

Luchthavenbesluit voor luchthaven Hilversum

Luchthavenbesluit voor luchthaven Hilversum

Uitspraak over het luchthavenbesluit dat provinciale staten van Noord-Holland voor luchthaven Hilversum hebben vastgesteld. Dit besluit heeft betrekking op het luchthavenluchtverkeer, het opstijgen en landen van vliegtuigen en de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven. Met het besluit is de zogenoemde 47 BKL-contour rond Hilversum vervallen. Dit is een geluidscontour rondom het vliegveld, gebaseerd op een oude geluidsmaat. Deze oude contour wordt in het luchthavenbesluit vervangen door de 56 dB(A) Lden-contour. Lden is een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai over een heel etmaal uit te drukken. Deze 56 dB(A) Lden-contour is kleiner dan de oude 47 Bkl-contour. Een kwekerij en enkele inwoners van Loosdrecht

zijn het niet eens met het luchthavenbesluit. Zij vinden dat de geluids- en risicocontouren die in het luchthavenbesluit staan, niet overeenkomen met feitelijke geluidsbelasting en het gevaar van de luchthaven. Met afwijkende vliegroutes is volgens hen in de berekening van de contouren geen rekening gehouden. Ook hebben appellanten betoogd dat dat het hoogtebeperkingengebied aan haar zijde niet goed is vastgesteld. Daarom zijn zij tegen het luchthavenbesluit van de provincie in beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak. Die heeft de zaak op 22 september 2023 op zitting behandeld.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State die op 7 februari 2024 uitspraak deed, oordeelde dat wat appellanten hebben aangevoerd, onvoldoende concrete aanknopingspunten biedt voor het oordeel dat provinciale staten het luchthavenbesluit niet heeft kunnen vaststellen. Het beroep is ongegrond.

[De uitspraak 202204667/L/RI is in te zien via: Raad van State](#)

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie: het Hof

van Justitie van de Europese Unie verklaart staatssteun aan KLM nietig

Arrest van het Gerecht in zaak T-146/22 | Ryanair/Commissie (KLM II – COVID-19)

De Europese Commissie had in 2020 toestemming gegeven voor coronasteun, maar dat had volgens het Europees Gerecht niet mogen gebeuren. Volgens de rechter konden ook Franse takken van het bedrijf „indirect profiteren” van de Nederlandse staatssteun, terwijl dat niet de bedoeling was.

Wanneer er redenen zijn om te vrezen dat cumulatie van staatssteun binnen een en dezelfde groep gevolgen zal hebben voor de mededinging, dient de Commissie bijzonder zorgvuldig onderzoek te doen naar de banden tussen de vennootschappen die behoren tot die groep.

In 2020 heeft de Europese Commissie haar goedkeuring gehecht aan Nederlandse staatssteun ten gunste van KLM. Deze steun bestond uit een staatsgarantie voor een banklening en uit een staatslening. Het totale bedrag van de steun bedroeg 3,4 miljard EUR. De maatregel had tot doel KLM tijdelijk liquiditeiten te verschaffen in verband met de Covid-19-pandemie.

In 2021 heeft het Gerecht van de Europese Unie het besluit van de Commissie echter nietig verklaard wegens ontoereikende motivering met betrekking tot de identificatie van de begunstigde van de maatregel in kwestie. Bovendien heeft het besloten om de gevolgen van de nietigverklaring op te schorten totdat de Commissie een nieuw besluit zou hebben vastgesteld.

Vervolgens heeft de Commissie op 16 juli 2021 een nieuw besluit vastgesteld, waarin zij het standpunt heeft ingenomen dat de staatssteun verenigbaar was met de interne markt en dat

KLM en haar dochterondernemingen de enige begunstigden van de steun waren, met uitsluiting van de andere vennootschappen van de groep Air France-KLM.

Het Gerecht, waarbij de luchtvaartmaatschappij Ryanair beroep heeft ingesteld, verklaart bij zijn arrest van heden de goedkeuring van de betreffende steun opnieuw nietig. Het is namelijk van oordeel dat de Commissie een fout heeft begaan bij de identificatie van de begunstigden van de verleende staatssteun, door de holding Air France-KLM en Air France – twee vennootschappen die deel uitmaken van de groep Air France-KLM – niet als begunstigden aan te merken.

Het Gerecht onderzoekt in dit verband de kapitaalbanden en de organieke, functionele en economische banden tussen de vennootschappen van de groep Air France-KLM, het contractuele kader op basis waarvan de maatregel in kwestie is vastgesteld, en het soort steun dat is verleend en de context waarin dit is gebeurd. Het Gerecht komt op basis hiervan tot de slotsom dat de holding Air France-KLM en Air France op zijn minst indirect konden profiteren van het voordeel dat met de betreffende staatssteun werd verschaft.²

Tegen de beslissing van het Gerecht kan binnen een termijn van twee maanden en tien dagen vanaf de betekening ervan een tot rechtsvragen beperkte hogere voorziening worden ingesteld bij het Hof.

- 1 Arrest van 19 mei 2021, Ryanair/Commissie (KLM – COVID-19), T 643/20 (zie eveneens perscommuniqué nr. 84/21).
- 2 Arresten van 20 december 2023 in de zaken T-216/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France – COVID-19), en T-494/21, Ryanair en Malta Air/Commissie (Air France-KLM en Air France – COVID-19) (zie eveneens perscommuniqué nr. 198/23).

Bron: Directie Communicatie, Afdeling Pers en Voorlichting

curia.europa.eu

NOTA BENE: KLM heeft de verkregen staatssteun inmiddels volledig terugbetaald.

Samenwerking Luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het Nederlandse Koninkrijk

Samenwerking Luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het Nederlandse Koninkrijk

De Koninkrijkslanden Aruba, Curaçao, Sint Maarten (hierna: ACS-eilanden) en Nederland – dus namens Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: BES-eilanden) – werken samen om hun nationale regelgeving voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) te herzien. Het doel van dit ANS-reguleringsproject is om gezamenlijk de nieuwste internationale ontwikkelingen te implementeren en een nog nauwere samenwerking tussen deze landen te stimuleren, aangezien de ACS/BES-eilanden ANSP's delen en een deel van hun luchtruimen met elkaar verbonden zijn.

De herziening van de regels en voorschriften voor ANSP's binnen de ACS/BES-eilanden wordt ontwikkeld door vijf

(multidisciplinaire) werkgroepen, waaronder één gericht op ATS. Deze laatste had onlangs een zeer vruchtbare en succesvolle bijeenkomst op Curaçao over de effectieve, efficiënte en geharmoniseerde implementatie van de internationale normen en aanbevolen praktijken op ATS. De langverwachte uitkomst van deze bijeenkomst is het resultaat van een goede voorbereiding en een sterk gevoel van gedeeld doel onder de zeer toegewijde afgevaardigden, en heeft het (overkoepelende) ANS-regelgevingsproject een grote sprong dichterbij de eindstreep gebracht.

Andere werkgroepen zijn gericht op veiligheidsbeheersystemen (SMS), communicatie/navigatie/surveillance (CNS), luchtvaartinformatiediensten (AIS) en meteorologie (MET). Zodra al hun voorstellen zijn opgeleverd, zullen alle informatie en adviezen worden verwerkt door de beleids- en juridische afdelingen van bovengenoemde landen en onder een herzien deel van hun luchtvaartwetten worden gebracht.

Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Nederland zetten zich in om in goede geest samen te werken aan de gemeenschappelijke doelstelling om de luchtvaartnavigatiediensten in het Caribisch deel van het Nederlandse Koninkrijk te verbeteren.

Bron: Vidjai Jusia, Legal and Legislative Consultant Sint Maarten (voormalig jurist I&W)

Oud-Martinair-piloten hebben volgens rechter geen recht op KLM-cao

Oud-Martinair-piloten hebben volgens rechter geen recht op KLM-cao

Voormalige vrachtvliegers van Martinair hebben van de rechter ongelijk gekregen in een zaak die ze hadden aangespannen om volgens de cao van moederbedrijf KLM te worden betaald. Zij werden in 2014 ontslagen toen Martinair opging in KLM, maar ruim twee jaar geleden oordeelde het Haagse gerechtshof dat dit onterecht was en KLM ze weer in dienst moest nemen. Daarop eisten zo'n 250 vrachtvliegers van Martinair onder andere achterstallig loon en salaris- en pensioenregelingen volgens de gunstigere KLM-cao.

De kantonrechter in Amsterdam gaat daar niet in mee. Zo gold er een eigen cao en pensioenregeling bij Martinair toen ze, naar later bleek onterecht, hun baan verloren. Volgens de Amsterdamse rechtbank is Martinair nog steeds een bestaande onderneming met alles wat daarbij hoort, zoals eigen arbeidsvoorwaarden.

De rechter oordeelt ook dat de vrachtvliegers geen achterstallig loon of een schadevergoeding hoeven te krijgen voor de jaren na hun ontslag. Toen KLM medio 2021 de oud-Martinair-vliegers opriep om weer voor het bedrijf te komen werken, wilden ze dat namelijk alleen als ze volgens de KLM-cao zouden worden betaald. Dat ze niet volgens hun oude, soberdere arbeidsvoorwaarden wilden werken is volgens de rechter hun eigen verantwoordelijkheid geweest.

Op een punt geeft de rechtbank de oud-Martinair-vliegers wel gelijk. Bij een eventuele reorganisatie moet KLM hun senioriteit, dus de lengte van hun dienstverband, meerekenen bij beslissingen wie wordt ontslagen.

[Lees hier de uitspraak](#)

Luchthavenbesluit Breda International Airport

Luchthavenbesluit Breda International Airport

De luchthaven Breda International Airport (voorheen: luchthaven Seppe) is een burgerluchthaven van regionale betekenis, bestemd voor zakelijke en recreatieve vluchten en opleidingsvluchten. Provinciale staten hebben bij besluit van 17 mei 2013 een luchthavenbesluit genomen door de verordening “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” (hierna: het luchthavenbesluit) vast te stellen. Het luchthavenbesluit ziet op het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen en de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond. Bij besluit van 4 februari 2022 hebben provinciale staten van Noord-Brabant op grond van artikel 8.43 van de Wet luchtvaart de verordening “Tweede wijzigingsverordening Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” vastgesteld.

Stichting Platform Behoud Natuur en Milieu West-Brabant is het niet eens met dit besluit en is hiertegen in beroep gekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Volgens haar heeft het besluit tot gevolg dat de geluidsbelasting en de zogenoemde externe veiligheidsrisico's voor de omwonenden van het vliegveld toenemen.

De Raad van State is van oordeel dat provinciale staten de tweede wijzigingsverordening wat betreft de toegestane geluidruimte onzorgvuldig hebben voorbereid en onvoldoende gemotiveerd. De beroepen zijn gegrond, zodat het besluit van provinciale staten moet worden vernietigd. Dit betekent dat als provinciale staten het luchthavenbesluit willen wijzigen, zij een nieuw besluit daartoe moeten nemen.

Uitspraak: 17 januari 2024, ECLI:NL:RVS:2024:134

[Lees de uitspraak hier](#)