

# **Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig**

# **Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig**

Het Nederlandse Fokker Next Gen en het Letse airBaltic hebben een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend dat de toekomst van duurzame luchtvaart zal vormgeven. Deze overeenkomst markeert een belangrijke stap in het gebruik van vloeibare waterstof als brandstof voor commerciële vliegtuigen.

Het memorandum zal de expertise van airBaltic benutten om bij te dragen aan de ontwikkeling van het nieuwe vloeibare waterstofvliegtuig van Fokker Next Gen. Dit partnerschap biedt een unieke kans om de toepasbaarheid van waterstofvliegtuigen voor de routes van airBaltic te onderzoeken. airBaltic heeft zich als doel gesteld om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn, in lijn met de industrie- en EU-verplichtingen. Martin Gauss, CEO van airBaltic, benadrukte het belang van deze ontwikkelingen: "We zijn verheugd om dit MoU te tekenen en samen te werken met Fokker Next Gen door onze inzichten en expertise te delen in hun werk om een waterstof aangedreven vliegtuig te ontwikkelen. We zien dit als een belangrijke stap voor de toekomst van de luchtvaart."

Fokker Next Gen werkt aan de ontwikkeling van een schoon narrow body vliegtuig, met 120 tot 150 zitplaatsen. Het

vliegtuig wordt aangedreven door vloeibare waterstof en zou een bereik moeten krijgen van maximaal 2500 km. Het toestel is gepland voor commercieel gebruik in 2035 en zal ook kunnen opereren op duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) of kerosine wanneer vloeibare waterstof niet beschikbaar is. Juriaan Kellermann, CEO van Fokker Next Gen, voegt toe: “Onze samenwerking benadrukt onze gezamenlijke toewijding aan het pionieren in de toekomst van de luchtvaart. Onze betrokkenheid bij waterstof aangedreven vliegtuigen is cruciaal. Onze gezamenlijke inspanning bevordert niet alleen innovatief vliegtuigontwerp, geïnformeerd door directe gebruikersfeedback, maar versterkt ook de economieën van Nederland en Letland.”

De samenwerking tussen Fokker Next Gen en airBaltic zou wel eens de blauwdruk kunnen worden voor toekomstige duurzame luchtvaartoplossingen.

[lees hier het verhaal op https://stoeries.nl](https://stoeries.nl)

---

**Reading Boeing | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak**

**“Reading Boeing” | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is**

# een risicovolle bedrijfstak

*Auteur: Tom van Doormaal*

Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak, dat is nog geen groot nieuws. Maar wat er nu gebeurt bij Boeing is dat eigenlijk wel. Even zoeken op het net levert rooie oortjes en uitpuilende ogen op.

Ik schreef er al eerder over.

De toezichthouder FAA meldt: *“a year-long FAA-commissioned probe found a “disconnect” between Boeing executives and employees on safety and said employees fear reassignment or stalled career growth for reporting safety issues.”*

Dat is geen kleinigheid: ‘a disconnect’ betekent dat een kwaliteitsinspecteur zich onveilig moet voelen in het bedrijf, waarin hem een belangrijke rol toekomt. De eerste klokkenluider (die het had over de 737 Max) is inmiddels gevonden met een schotwond in zijn hoofd, ‘selfinflicted’, maar zijn familie vindt zelfmoord niet waarschijnlijk.

Inmiddels is er een nieuwe klokkenluider, die problemen heeft met de productie van de Dreamliner en daarvan structurele tekortkomingen vreest.

De FAA wil van Boeing binnen negentig dagen een plan waarin de kwaliteitsproblemen planmatig worden behandeld. Wat moet je ook als toezichthouder? Ik ga kort in op de drie problemen, die mij lastig voorkomen.

## 1. Shareholder value

Het Amerikaanse bedrijfsleven is al enige decennia in de greep van het streven naar shareholder value. Een bedrijf dient niet om waardevolle producten te maken voor de samenleving, maar om waarde te produceren voor de kapitaalverschaffers. Dat lijkt een impuls voor de “disconnect”. De vaklieden willen een goed product, maar het management wil winst.

Dat betekent een tegenstelling tussen het management en de CEO enerzijds en de kwaliteitsbewakers anderzijds. Hoe dat probleem op te lossen? Om te beginnen maar eens door de zittende CEO te ontslaan. Dat is inmiddels gebeurd, maar heb je daarmee de bedrijfscultuur veranderd? Dat lijkt mij niet. Inmiddels heeft de grootste vakorganisatie een plek in de raad van bestuur opgeëist, omdat het bedrijf moet worden beschermd tegen zichzelf.

## **2. Automatische interventies**

Het probleem met twee fatale crashes (2018, Indonesië, 2019 Ethiopië) bleek vermoedelijk te schuilen in de MCAS. (Maneuvering Characteristics Augmentation System). Dat is een vernuftig vaantje dat de AoA (invalshoek stroming) opmeet en corrigeert wanneer die verraderlijk wordt: een te grote invalshoek kan immers overtrek en verlies van draagkracht betekenen...

Maar dan lees ik in de literatuur dat de MCAS is aangepast in dier voege dat de vlieger het systeem altijd kan overrulen. Maar pardon? Was dat dan niet zo? Ik zou zeggen: een basisregel bij elk geautomatiseerd systeem in de luchtvaart zou toch moeten zijn dat de vlieger de baas blijft? Als dat niet zo was, zat er dan een fundamentele fout in dit systeem, los van eventuele disfunctionele sensoren?

## **3. De vliegtuigenmarkt**

Belangrijk bij de beslissingen is altijd welke marktkrachten werken. Airliners zijn dure dingen, dus de aankoop is niet elk luchtvaartbedrijf gegeven. Dan is vaak een ingewikkelde leaseconstructie een oplossing.

Maar die bundeling van een groot vermogen is dan weer bepalend voor de dikte van het orderboek, waar de industrie het van moet hebben. Het is alleen ook een invloed op de marktbevingen, waarvan niet alles helder is. Dus zien we daarvan de buitenkant: Boeing die marktaandeel verliest aan Airbus.

Mogelijk heeft Airbus minder problemen met de kwaliteit,

omdat het harde kapitalisme van de V.S. geremd wordt door managementstijl of medezeggenschap van de arbeid. Maar het is een vraag, die de Europese toezichthouders ook zou mogen bezighouden.

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "Will Boeing crash shareholder value?"

Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: "*Will Boeing crash shareholder value?*"

---

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

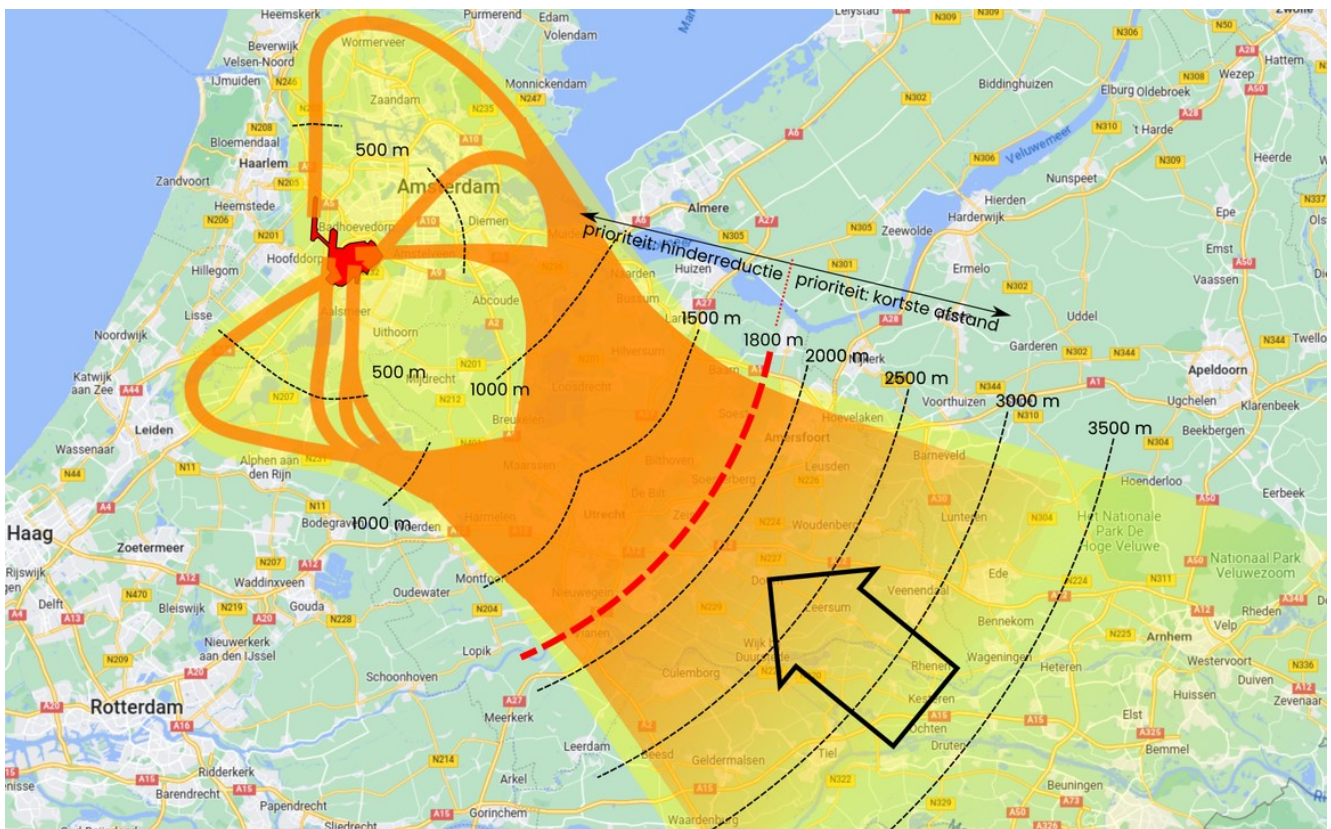
**Geen vliegsnelweg boven ons hoofd', Arnhem is tegen nieuwe vliegroute**

*Bron: Omroep Gelderland d.d. 12 april 2024*

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

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

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



's Werelds snelste vliegtuig

# Overture komt eraan

## 's Werelds snelste vliegtuig Overture komt eraan

*Auteur: Peter de Raaf*

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

Net als Overture maakt de XB-1 gebruik van state-of-the-art technologieën om efficiënte supersonische vluchten mogelijk te maken, waaronder koolstofvezelcomposieten, geavanceerde avionica, digitaal geoptimaliseerde aerodynamica en een geavanceerd supersonisch voortstuwingssysteem.

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

### **Basis voor ontwikkeling van Overture**

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

innovaties, waaronder:

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

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

[Meer informatie over XB-1](#)

[Meer informatie over Overture](#)



---

# Boeing en de kwaliteit

## Boeing en de kwaliteit

*Auteur: Tom van Doormaal*

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

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

[John Barnett: Former Boeing manager who raised safety concerns is found dead](#)

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

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

### Korte inhoud

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

In januari verloor een Boeing 737 Max een deur, in volle vlucht, gelukkig zonder slachtoffers. De FAA onderzocht het incident en miste vier van de noodzakelijke acht bouten. Een

marginale kwestie leek te zijn dat die bouten gemaakt waren in Maleisië.

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

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

Inmiddels is bij Boeing het inzicht ontstaan dat een rituele zuivering niet te vermijden valt, dus de top van het bedrijf is ontslagen en een nieuwe top benoemd. Het zal niet veel verschil maken, maar voor aandeelhouders en buitenwereld, moet er iets worden gedaan.

## **Kwaliteitscontrole**

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

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

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

Het doet denken aan de kinderopvangtoeslagen affaire. De belastingdienst gaat genadeloos op jacht naar vermeende

fraudeurs, harkt kleine coupures binnen, maar veroorzaakt immense problemen; de staat moet miljarden ophoesten om dit probleem ordelijk te repareren. Alleen ordelijk?

## **Economie**

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

Met het management is het ook zorgelijk gesteld. De wereld van de CEO's wordt sterk bepaald door het denken in groot geld en aandeelhouderswaarde, meer dan door productie van kwaliteit door gegroeide en opgeleide deskundigheid in het bedrijf zelf. Wie zijn die aandeelhouders? Boeing is grotendeels in handen van vier groepen van investeerders, die alleen winst willen maken. Airbus heeft ook vier grote aandeelhouders: de Franse regering, de Capital Research and Management Company en de Spaanse regering.

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

## **Kwaliteit en vliegveiligheid**

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

waarin vooral de investeerder en bezitter bepalend is.

## Luchtvaart

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

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

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

---

## **ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol**

## **ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol**

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

Om bij te dragen aan het voorkomen van geluidsoverlast voor

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

### [EU regels voor slotgebruik](#)

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

## **Landen en opstijgen gecoördineerd**

Heel drukke luchthavens zijn aangewezen als volledig gecoördineerde luchthaven. Hierdoor mogen luchtvaartmaatschappijen alleen binnen een toegewezen slot landen of opstijgen. Dit geldt voor Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. In Nederland wijst de onafhankelijke slotcoördinator Airport Coordination Netherlands (ACNL) de slots aan voor deze luchtvaartmaatschappijen en GA-operators.

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

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

## **Slots general aviation op Schiphol**

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

Van een overtreding is sprake als de GA:

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

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

---

## **E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid**

## **E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid**

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

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

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

In het manifest stelt E4FC dat luchtconnectiviteit in de afgelopen decennia een fundamentele logistieke pijler van de mondiale samenleving is geweest. Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen hebben geavanceerde hub-and-spoke-systemen gebouwd, die connectiviteit bieden voor alle Europese burgers en vracht binnen Europa en wereldwijd. Ze vervullen ook een vitale functie bij het verbinden van minder populaire Europese bestemmingen. De COVID-19-pandemie heeft de essentiële rol van de luchtvaartindustrie aangetoond bij het waarborgen van connectiviteit, het repatriëren van burgers en het vervoeren van maskers en medische apparatuur. Toen de gevolgen van de pandemie wegebden, faciliteerden Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen het herenigen van families, vrienden en zakenpartners, waardoor het toerisme, de productie van goederen en de economische activiteiten in het algemeen weer op gang kwamen.

EU-luchtvaartmaatschappijen opereren in een sterk gereguleerde omgeving, waarbij de aanpak van klimaat gerelateerde risico's een van de strategische prioriteiten is. De luchtvaart is echter een mondiale industrie en de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU concurreren op internationaal niveau om Europa met de rest van de wereld te verbinden. Vaak opereren concurrenten van buiten de EU die ook

de Europese markt bedienen, in een veel gunstiger regelgevingskader voor het bedrijfsleven. Toch nemen de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU hun verantwoordelijkheid en spelen zij een belangrijke rol in de wereldwijde energietransitie van de sector.

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

Bovendien bieden sommige concurrenten van buiten de EU een lagere sociale bescherming voor hun werknemers en worden ze vaak geconfronteerd met geen of minder strenge duurzaamheidseisen, wat leidt tot nog lagere operationele kosten.

[Link naar het manifest](#)

---

**Expertisecentrum Luchtvaart  
van OM Noord-Holland  
gelanceerd**



# Expertisecentrum Luchtvaart van OM Noord-Holland gelanceerd

Bron: <https://www.om.nl/onderwerpen/luchtvaart>

Foto's: Ronald Schnitker

Het nieuwe Expertisecentrum Luchtvaart van het Openbaar Ministerie is op donderdag 28 maart 2024 officieel gelanceerd tijdens een symposium in Madurodam.



Het Expertisecentrum Luchtvaart bestaat sinds 1 januari 2024. De landelijk luchtvaartofficier en drie andere OM-medewerkers vullen een groot deel van hun werkweek met luchtvaartkwesties. Het opsporings- en vervolgingsbeleid in luchtvaartzaken is sinds 2006 vastgelegd in een aanwijzing van het College van procureurs-generaal. Hierin staat vastgelegd hoe er gehandeld moet worden bij luchtvaartincidenten die het strafrecht raken.

## Luchtvaartveiligheid

Het OM in Noord-Holland behandelt alle zaken binnen de burgerluchtvaart in Nederland waarbij de luchtvaartveiligheid in het geding is en er mogelijk sprake is van een strafbaar feit.

De functie van landelijk coördinerend luchtvaartofficier bestaat sinds 1984 bij het OM. In die veertig jaar is er zowel binnen de luchtvaart als bij de beoordeling van

luchtvaartzaken veel veranderd. Met oog op deze grote veranderingen besloot het OM het Expertisecentrum Luchtvaart op te richten, met als doel om de aanpak en behandeling van zaken verder te professionaliseren en meer kennis te borgen.

## Ambities

Tijdens het symposium werden onder meer de ambities van het expertisecentrum voor dit jaar bekendgemaakt, zoals het tegengaan van ongewenste dronevluchten, het versterken van de aanpak orde verstorende passagiers en het opzetten van een Europees netwerk van officieren van justitie die luchtvaartzaken behandelen.

## Just Culture

Bij het beoordelen van luchtvaartzaken speelt Just Culture een grote rol. Just Culture is in luchtvaartregelgeving gedefinieerd als een cultuur waarin mensen niet worden gestraft voor gedrag dat past bij hun opleiding en ervaring, maar waarin opzettelijke overtredingen en grove nalatigheid niet worden getolereerd. Het idee achter Just Culture is dat mensen zich vrijer voelen om voorvallen zelf te melden, zodat daarvan kan worden geleerd. Het bevorderen van deze Just Culture dient volgens het OM het algemeen belang. Het expertisecentrum gaat daarom ook beslissingen publiceren op zijn website. Daarmee wordt inzicht gegeven in de werking van Just Culture in strafzaken.

Het symposium werd door circa 200 mensen werkzaam binnen de overheid en de luchtvaartsector bijgewoond.

Luchtvaartofficier Katja van Bijsterveldt: *“Het symposium was een groot succes, waarin wij met ketenpartners veel kennis hebben kunnen delen.”*



**KLM wekte ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is**

**KLM wekte ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is**

*Auteur: Ronald Schnitker*

Een aantal reclame-uitingen die KLM in het verleden voerde, is misleidend en daarmee onrechtmatig oordeelt de Rechtbank Amsterdam in haar uitspraak van 20 maart 2024. Dat is de

uitkomst in de collectieve actie die stichting Fossielvrij aanspande tegen KLM omdat zij vindt dat KLM aan greenwashing doet.

## Waar gaat deze zaak over?

Fossielvrij heeft een collectieve actie aangespannen tegen KLM omdat zij vindt dat KLM doet aan greenwashing. De rechtbank is van oordeel dat een aantal reclame-uitingen die KLM in het verleden voerde misleidend is en daarmee onrechtmatig. Zo maakt KLM milieucclaims die zijn gebaseerd op vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen en daarmee misleidt KLM de consument. In andere uitingen schetst KLM een te rooskleurig beeld over de gevolgen van maatregelen zoals Sustainable Aviation Fuels en herbebossing. Die maatregelen verminderen de negatieve milieuaspecten slechts marginaal en wekken ten onrechte de indruk dat vliegen met KLM duurzaam is.

KLM heeft de consument volgens de rechtbank Amsterdam dus niet eerlijk en concreet geïnformeerd. KLM voert de reclame-uitingen nu niet meer en hoeft de uitingen ook niet te rectificeren. KLM mag wel reclame blijven maken voor vliegen en hoeft de consument ook niet te waarschuwen dat de huidige luchtvaart niet duurzaam is. Als KLM de consument informeert over haar ambities op het gebied van bijvoorbeeld CO2-reductie moet zij dat wel eerlijk en concreet doen.

De rechtbank verklaart voor recht dat de in dit vonnis beschreven reclame-uitingen die zijn gebaseerd op vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen misleidend en onrechtmatig zijn en dat KLM daarmee in strijd handelt met de Wet oneerlijke handelspraktijken.

[Link naar de uitspraak](#)

---

**Staat handelt onrechtmatig:  
belang omwonenden Schiphol  
stelselmatig ondergeschikt  
aan luchtvaart**

**Staat handelt onrechtmatig:  
belang omwonenden Schiphol  
stelselmatig ondergeschikt  
aan luchtvaart**

*Bron: [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl)*

Bij besluitvorming over het luchtverkeer van en naar Schiphol, maakt de Staat geen passende belangenafweging tussen omwonenden, de luchtvaart en de luchthaven. De Staat weegt de belangen van omwonenden stelselmatig niet op de juiste manier mee. Dat is in strijd met het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM). Daarnaast wordt geldende regelgeving onvoldoende gehandhaafd. De Staat handelt daarmee onrechtmatig. Dat volgt uit een uitspraak van de rechtbank Den Haag gedaan op 20 maart 2024 in een bodemprocedure tussen Stichting Recht op bescherming tegen vliegtuighinder (RBV) en de Nederlandse Staat.

De rechtbank oordeelt dat de Staat binnen twaalf maanden geldende wet- en regelgeving moet handhaven. Ook moet de Staat een vorm van praktische en effectieve rechtsbescherming bieden voor alle mensen die ernstige hinder of slaapverstoring ondervinden van het luchtverkeer van en naar Schiphol.

# Achtergrond

Volgens de Staat blijkt uit cijfers van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2018 dat gemiddeld ongeveer 173.000 personen last hebben van ernstige geluidshinder en 22.000 van slaapverstoring door luchtverkeer van en naar Schiphol. Het RIVM schat het aantal mensen dat in heel Nederland ernstige hinder ondervindt van luchtverkeer op gemiddeld ruim 259.000. Ernstige geluidshinder en slaapverstoring kunnen het welzijn en de gezondheid van personen aantasten en hen beletten om in hun eigen huis een ongestoord leven te kunnen leiden. In het EVRM wordt het belang van een ongestoord privéleven beschermd.

## Geschied

In deze zaak staat de vraag centraal of de Staat bij het opstellen en handhaven van de regelgeving de belangen van omwonenden van Schiphol heeft meegewogen volgens de daarvoor geldende regels. RBV vindt dat de Staat in wet- en regelgeving uitgaat van te hoge toelaatbare normen voor geluid. Ook vindt RBV dat de Staat burgers geen goede rechtsbescherming biedt. RBV wil dat de Staat een einde maakt aan deze situatie. Onder meer door het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te verminderen, strengere geluidsnormen aan de regelgeving ten grondslag te leggen naar richtlijnen van de World Health Organization en praktische en effectieve rechtsbescherming te bieden aan burgers.

De Staat meent daarentegen dat het niet aan de rechter, maar aan de wetgever is om een rechtvaardig evenwicht te zoeken tussen de belangen van bewoners, Schiphol, luchtvaartmaatschappijen, mensen die op of rond Schiphol werken en de Nederlandse maatschappij als geheel. Ook wijst de Staat erop dat er al veel maatregelen zijn genomen om het geluid te beheersen en er nieuwe maatregelen in de maak zijn.

# Taak van de rechter

De rechtbank stelt allereerst vast dat bij de totstandkoming van de wet- en regelgeving en het beleid ten aanzien van Schiphol meerdere, deels tegenstrijdige, belangen aan de orde zijn. Belangen van omwonenden, bedrijven en werknemers, het milieu en van een internationale luchthaven met goede verbindingen. De Staat heeft een ruime vrijheid om al die belangen af te wegen en daarin eigen politieke keuzes te maken. De taak van de civiele rechter beperkt zich dan ook tot de beoordeling of de Staat onrechtmatig handelt bij het opstellen van de wet- en regelgeving en de uitvoering daarvan. Daarvan kan sprake zijn als wet- en regelgeving strijdig is met hogere regelgeving zoals het EVRM. Of als de Staat in strijd handelt met door hemzelf uitgevaardigde wet- en regelgeving.

## Oordeel

De rechtbank oordeelt in deze zaak dat de Staat onrechtmatig handelt. Het geldende wettelijke kader voor de geluidshinder rond Schiphol is sinds 2010 onvoldoende gehandhaafd. Het beleid dat sindsdien wel is gemaakt en uitgevoerd, is gebaseerd op meetpunten waarvan al sinds 2005 duidelijk is dat die geen volledig beeld geven van de spreiding en ernst van de geluidsoverlast. Het ontbreekt aan adequate en daadwerkelijk gehandhaafde normen van de geluidbelasting voor mensen die overlast ervaren door Schiphol. Sinds 2010 is gewerkt met tijdelijke regelingen en conceptregelingen die niet zijn aangenomen of in werking zijn getreden. Daardoor is voor burgers nog steeds niet duidelijk op basis van welke normen ze welke rechtsbescherming krijgen.

De rechtbank oordeelt verder dat de Staat de belangenafweging die het EVRM voorschrijft, niet op de juiste wijze heeft uitgevoerd. De lidstaten hebben bij een afweging van alle betrokken belangen een ruime marge aan beleidsvrijheid. Het

beleidsvormingsproces moet wel eerlijk zijn en zodanig dat belangen van het individu op passende wijze worden gerespecteerd. De rechtbank oordeelt dat de Staat deze belangenafweging niet op de juiste wijze heeft uitgevoerd. De Staat heeft steeds de 'hub functie' en de groei van Schiphol vooropgesteld. Eerst is onderzocht wat nodig is om die functie te waarborgen. De uitkomst van die afweging heeft bepaald welke ruimte er voor andere belangen is. Op zich mag de Staat beleidsprioriteiten bepalen. De Staat moet echter ook kijken of er voldoende overblijft om de andere belangen te waarborgen die door het EVRM zijn beschermd. Dat is hier niet gebeurd.

Daar komt bij dat de Staat de belangen van een aanzienlijk aantal mensen die ernstige geluidshinder en slaapverstoring ondervinden, niet heeft meegenomen in onderzoeken waarop het beleid wordt afgestemd. Deze mensen bevinden zich buiten de geluidscontouren, een lijn op de landkaart rondom Schiphol die gebruikt wordt om geluidbelasting van luchtverkeer van en naar de luchthaven in beeld te brengen. Deze groep kan geen aanspraak maken op voorzieningen in de regelgeving. De Staat zegt dat genomen maatregelen die gunstig zijn voor de mensen binnen deze geluidscontouren, ook gunstig zijn voor de mensen daarbuiten. De rechtbank vindt dit echter niet aannemelijk. In het verleden is immers herhaaldelijk gebleken dat maatregelen om de situatie op de ene locatie te verbeteren, leidden tot verergering van de situatie elders. Bovendien blijkt uit onderzoek van onder meer de GGD en het RIVM dat de meeste mensen die geluidsoverlast van Schiphol ervaren buiten de geluidscontouren wonen.

## **Beslissing**

De rechtbank beveelt de Staat om binnen twaalf maanden de geldende wet- en regelgeving (nu: het Luchthavenverkeersbesluit 2008) toe te passen en te handhaven. Ook beveelt de rechtbank de Staat om een vorm van rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is



voor alle mensen die ernstige geluidshinder en/of slaapverstoring ondervinden – dus ook voor hen die buiten de geluidscontouren wonen. De overige vorderingen van RBV, onder meer een bevel aan de Staat om het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te reduceren en om aan de regelgeving strengere geluidsnormen ten grondslag te leggen, wijst de rechtbank af. De rechtbank oordeelt dat het aan de wetgever is om, na een correcte weging van alle belangen die bij de luchtvaart betrokken zijn, concrete wet- en regelgeving op te stellen. Ook legt de rechtbank de Staat geen dwangsom op, omdat dit in een democratische rechtsstaat niet nodig is. De Staat wordt geacht veroordelingen na te komen en in de praktijk heeft de Staat dat tot op heden in de regel ook gedaan.

[Link naar de uitspraak](#)