

Uniting Aviation – ICAO News and Features

Charting your plans: ICAO's event lineup for 2024

Every year at ICAO we offer a wide spectrum of global [events](#) that are developed to address critical areas of civil aviation. Some of the events planned for 2024 cover air navigation, aviation safety, security and innovation, passenger facilitation, environmental sustainability, economic development, drones and implementation support. Each of the events will provide a strategic platform for aviation professionals to engage in meaningful discussions, share expertise, and collaborate on solutions that shape the future of the industry. Whether you are focused on enhancing safety, exploring innovative advancements, or championing environmental responsibility, ICAO's comprehensive event lineup provides the insights and opportunities you need to excel in the dynamic world of aviation.

At
te
nd
in
g
IC
AO
ev
en
ts
pr
ov



id
es
a
br
oa
de
r
gl
ob
al
pe
rs
pe
ct
iv
e
on
ci
vil
l
av
ia
ti
on
ch
al
le
ng
es
,
so
lu
ti
on
s,
an
d

op
po
rt
un
it
ie
s.
We
pr
ov
id
e
a
fo
ru
m
fo
r
ne
tw
or
ki
ng
,
co
ll
ab
or
at
in
g,
an
d
bu
il
di
ng

re
la
ti
on
sh
ip
s
wi
th
pe
er
s,
re
gu
la
to
rs
,
an
d
in
du
st
ry
st
ak
eh
ol
de
rs
. At
ou
r
ev
en
ts

we
ad
dr
es
s
th
e
re
gi
on
al
an
d
in
te
rn
at
io
na
l
dy
na
mi
cs
th
at
af
fe
ct
th
e
in
du
st
ry
. We

al
so
gi
ve
pa
rt
ic
ip
an
ts
ac
ce
ss
to
in
fo
rm
at
io
n
th
at
ca
n
he
lp
th
em
ma
ke
in
fo
rm
ed
de
ci
si

on
s
an
d
de
ve
lo
p
st
ra
te
gi
es
to
he
lp
th
em
na
vi
ga
te
ch
al
le
ng
es
an
d
fo
st
er
in
no
va
ti
ve

so
lu
ti
on
s.
We
un
de
rs
ta
nd
th
at
it
is
no
t
al
wa
ys
po
ss
ib
le
to
at
te
nd
th
es
e
ev
en
ts
in
pe
rs

on
,
so
we
do
wh
at
we
ca
n
to
br
in
g
ma
ny
of
th
em
to
yo
u!

Ma
ke
su
re
to
tu
ne
in
to
[I](#)
[CA](#)
[O](#)
[TV](#)
t

o
se
e
wh
ic
h
on
es
ar
e
av
ai
la
bl
e
fo
r
on
-
de
ma
nd
vi
ew
in
g.
In
an
in
du
st
ry
wh
er
e
st
ay

in
g
cu
rr
en
t
is
cr
uc
ia
l,
ou
r
ev
en
ts
en
su
re
at
te
nd
ee
s
ar
e
we
ll
-
in
fo
rm
ed
ab
ou
t
th

e
la
te
st
de
ve
lo
pm
en
ts
,
in
it
ia
ti
ve
s,
an
d
gl
ob
al
tr
en
ds
th
at
im
pa
ct
av
ia
ti
on
. We
pr

ov
id
e
th
is

un
iq
ue
pl
at
fo
rm
fo
r
av
ia
ti
on
pr
of
es
si
on
al
s
to
co
nn
ec
t,
le
ar
n,
co
ll
ab

or
at
e,
an
d
sh
ap
e
th
e
fu
tu
re
of
ci
vil
l
av
ia
ti
on
,
ma
ki
ng
th
em
es
se
nt
ia
l
ga
th
er
in
gs

fo
r
an
yo
ne
in
vo
lv
ed
in
th
e
in
du
st
ry
. We
'r
e
sh
ar
in
g
th
e
be
lo
w
li
st
of
ev
en
ts
th
at

ha
ve
be
en
sc
he
du
le
d
in
:

[ICAO's event calendar for 2024](#)

. As the year unfolds this list will be continuously updated. Many of the event websites are currently under construction, make sure to visit the calendar to get links for the events when the information is made available.

These events provide unique opportunities to showcase your products and services to a global audience, including representatives from ICAO's 193 Member States. Explore how innovative technologies, equipment, and processes can play a crucial role in addressing current and future aviation safety and security challenges.

[For more information on these opportunities, click here.](#)

Concurrentie blijft tussen luchtvaartmaatschappijen op

de routes van Amsterdam naar de Verenigde Staten

Concurrentie blijft tussen luchtvaartmaatschappijen op de routes van Amsterdam naar de Verenigde Staten

De Europese Commissie is ingenomen met de positieve ontwikkelingen op de luchthaven van Amsterdam waardoor nieuwkomer JetBlue Airways Corporation ("JetBlue") gedurende het IATA-zomerseizoen 2024 op de luchthaven actief kan blijven.

De Commissie heeft de ontwikkeling van de marktomstandigheden op de luchthaven van Amsterdam actief en nauwlettend gevolgd. Dit betrof met name de mate van congestie van de luchthaven en de activiteiten van de joint venture Blue Skies (de JV) tussen Air France-KLM Group, Delta en Virgin Atlantic, om vast te stellen of de concurrentie voor het trans-Atlantisch verkeer, met name op de route Amsterdam-New York, ernstig en onherstelbaar zou worden geschaad. De Commissie was bereid om met voorlopige maatregelen in te grijpen ingeval JetBlue voor het IATA-zomerseizoen 2024 geen passende toegang tot de luchthaven van Amsterdam zou krijgen.

Tussen 2010 en 2015 heeft de Commissie drie JV's onderzocht met betrekking tot trans-Atlantische passagiersdiensten: i) Oneworld Atlantic Joint Business (American Airlines, British Airways, Finnair en Iberia), ii) Star A++ (Air Canada, United Airlines en Lufthansa), en iii) de trans-Atlantische samenwerking (TAJV) tussen Skyteam-leden Air France-KLM Group,

Alitalia en Delta. In 2020 werden de TAJV en de voormalige JV tussen Delta en Virgin Atlantic vervangen door de JV Blue Skies tussen Air France-KLM Group, Delta en Virgin Atlantic.

De JV's verenigen luchtvaartmaatschappijen uit de EU en de VS die overeenkomen hun middelen te bundelen en hun inkomsten te delen op trans-Atlantische routes die hun hub-luchthavens met elkaar verbinden, alsook op routes die deze hubs verbinden met bepaalde aan- en afvoerbestedingen in Europa en de VS.

Naar aanleiding van haar onderzoek heeft de Commissie vastgesteld dat op bepaalde trans-Atlantische routes tussen hubs, zoals de route Amsterdam-New York, de toetreding van een nieuwe concurrent of de uitbreiding van een bestaande concurrent noodzakelijk was om de versturende effecten van de joint venture te verhelpen.

Aan het einde van het IATA-zomerseizoen 2023 is de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij JetBlue begonnen met het aanbieden van dagelijks rechtstreeks personenvervoer op de routes Amsterdam-New York en Amsterdam-Boston. De concurrentie tussen de drie luchtvaartmaatschappijen die directe trans-Atlantische diensten op de luchthaven van Amsterdam aanbieden, namelijk twee leden van Blue Skies (KLM en Delta) en United Airlines heeft door de komst van JetBlue een boost gekregen.

Door de strikte capaciteitsbeperkingen op de luchthaven van Amsterdam was JetBlue er echter niet in geslaagd de slots te verkrijgen die het tijdens de eerste fasen van de procedure voor de toewijzing van slots voor het IATA-zomerseizoen 2024 had aangevraagd. Het risico bestond dus dat JetBlue zijn activiteiten op deze routes vanaf 30 maart 2024 zou moeten stopzetten.

JetBlue heeft zijn slotportefeuille op de luchthaven van Amsterdam tijdens de latere fasen van de procedure voor de toewijzing van slots verbeterd en heeft uiteindelijk alle slots verkregen die het nodig heeft om gedurende het IATA-zomerseizoen 2024 op de luchthaven van Amsterdam actief te kunnen blijven. Zo zullen consumenten in tijden van sterke vraag naar trans-Atlantische diensten dus hun keuzevrijheid niet verliezen.

De Commissie zal haar monitoring voortzetten in de aanloop naar het IATA-zomerseizoen 2025.

Bron: DG Communication Europese Commissie, Brussels, 5 februari 2024

EASA stelt beleid afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten met de Russische nationaliteit bij

EASA stelt beleid afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten met de Russische nationaliteit bij

Op 8 januari 2024 hebben wij op deze website bericht dat het Hof van Justitie van de Europese Unie 18 december 2023 in de zaak T-233/22 het begrip “controle over een luchtvaartuig” heeft verduidelijkt. Dit betekent in deze zaak niet ‘het besturen van een vliegtuig’, maar ‘economische of financiële controle’. Zie: punt 48 van het arrest in de zaak T-233/22, waarin het begrip “zeggenschap” wordt opgevat in de “economische” of “financiële” zin en niet in de “technische” of “operationele” zin.

De uitspraak is nu ook in het Engels in te zien op: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=D2184F9E215F398B907A0EC18C8A9EEA?text=&docid=280708&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1045893>

Op basis van deze uitspraak heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) op 14 februari 2024 haar sanctie gerelateerde aanbevelingen voor de burgerluchtvaart geactualiseerd, met name de praktijk van de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten met de Russische nationaliteit.

EASA heeft op haar website 'Aircrew training and Licensing – Restrictive measures Russia – frequently asked questions (FAQs)' die bedoeld is om nationale autoriteiten, EU-operators en burgers te helpen en te begeleiden bij de uitvoering van Verordening (EU) nr. 833/2014 van de Raad en Verordening (EU) nr. 269/2014 in de vorm van vraag en antwoord het nieuwe beleid aangegeven.

De vraag of een Russisch staatsburger een theoretische of praktische opleiding mag volgen, hetzij in een vliegtuig of een vluchtsimulatie-opleidingsapparaat (FSTD), of examens, vaardigheidstests of bekwaamheidsproeven overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011 mag afleggen wordt positief beantwoord.

Personen met de Russische nationaliteit kunnen dus weer brevetten en vergunningen krijgen. Deze beleidswijziging is per direct van kracht. Anderzijds blijft het gebruik van het luchtruim door vliegtuigen die onder economische controle staan van personen met de Russische nationaliteit aan beperkingen onderworpen.

[Klik hier voor de frequently asked questions \(FAQs\)](#)

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 Verkeersvliegers (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 rustruimte 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.

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](#)

Bron: ANP / rechtspraak.nl

De toekomst van Lelystad Airport

De toekomst van Lelystad Airport



Auteur: Drs. Marc Smeulers

Hoewel Lelystad Airport nog niet operationeel is voor het groothandelsverkeer, vliegen de miljoenen voor de luchthaven nog steeds de deur uit. Volgens Omroep Flevoland is er de afgelopen drie jaar ruim 43 miljoen euro extra aan het vliegveld besteed, onder andere voor het opkopen van stikstofrechten én de bemanning van de verkeerstoren. Daarmee is sinds 2008 ruim 243 miljoen euro besteed om de luchthaven geschikt te maken voor bijvoorbeeld vakantievluchten.

Verschillende politieke partijen zijn verdeeld over de toekomst van Lelystad Airport. Opvallend is vooral dat veel partijen die in Flevoland voorstander zijn, zich in de aangrenzende provincies Overijssel en Gelderland hebben uitgesproken tegen de opening. De Gelderse coalitiepartijen uitten hun zorgen over het lage overvliegen van en naar Lelystad Airport, mogelijk boven de Veluwe. Dergelijke lage overvluchten kunnen bijvoorbeeld leiden tot geluidsoverlast.

Uiteindelijk beslist het Rijk over de toekomst van Lelystad Airport. Pas als er een nieuw kabinet is gevormd zal het duidelijk worden of de meerderheid van de nieuwe Tweede Kamer voor of tegen de opening van de luchthaven is.

In een artikel over de toekomst van Lelystad Airport doet Marc Smeulers, directeur van De Durfplaats een oproep om een nieuwe ambitie te gaan koesteren: het schoner en stiller maken van de luchtvaart om op die manier nog vele jaren passagiers en

vracht, maar dan schoner en stiller, te verplaatsen over deze wereld om daarmee een reeds gedane, hoge investering in een luchthaven in de polder te koppelen aan de ambitie van het verkopen van onze waterkennis aan andere landen.

Marc Smeulers: *“De toekomst van Lelystad Airport gaat ons als volwassen Nederlanders allemaal aan. Waarom? Ten eerste omdat uit het geïnde belastinggeld in de polder een luchthaven is vergroot en gemoderniseerd en deze investering op dit moment aan het verdampen is. De luchthaven ligt er praktisch ongebruikt bij en dat kan veranderen. Ten tweede omdat nog steeds veel Nederlanders willen blijven vliegen, maar liefst op een wat schonere wijze. Daartoe is onderzoek nodig. Onderzoek dat ook kan plaatsvinden op de Luchthaven Lelystad. Het is mogelijk om de twee facetten te combineren: een einde maken aan de verdamping van een kostbare investering door de luchthaven te bestemmen tot een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart.”*

Een vraag, die volgens Marc Smeulers op politiek niveau beantwoord moet worden is deze: wil Nederland weer een koppositie innemen in de verdere ontwikkeling van de luchtvaart? Wij hebben kopposities in de landbouw, voedselinnovatie en water. We hadden ooit met KLM, NLR en Fokker een koppositie in de luchtvaart. Willen wij die terug? Dat het intellectueel kan, leidt geen twijfel.

Smeulers: *“Het zal geen koppositie moeten worden op wereldniveau, maar deze keer een koppositie op Europees niveau. Want alleen op Europees niveau kan er voldoende geld vrijgemaakt worden om te komen tot het doen van majeure investeringen in het tot stand brengen van een schonere luchtvaart.*

Wanneer wij de bestaande onderzoeks- en innovatie-ecosystemen goed laten aansluiten op het trio KLM, NLR en Fokker, goed laten aansluiten op de innovatie groeistrategie van de overheid en goed laten aansluiten op onze missie gedreven topsectoren en hun innovatiebeleid maken wij als Nederland een kans om een vernieuwde toppositie in de luchtvaart te bereiken.

Het zal fundamenteel onderzoek vergen, er zullen startups en scale-ups nodig zijn, de spelers in onze onderzoekinfrastructuur zullen intensiever moeten gaan samenwerken, beheerste kunstmatige intelligentie zal een rol moeten spelen, evenals robotica, er zal een duurzaamheid eindpunt geschetst moeten worden, maar dat alles is een kwestie van willen. We moeten het als land willen.

De politiek, regering en parlement gaan dit initiatief niet nemen, maar kunnen wel een belangrijke conditie scheppen door Lelystad Airport formeel te bestemmen tot een groene luchthaven, waar onderzoek wordt gedaan naar een schonere luchtvaart, waar experimenten plaatsvinden, waar opleiding curricula worden gecombineerd en geconcentreerd op een schonere luchtvaart. Een plek, die zelf ook schoon is, omdat er geen vervuilende vervoermiddelen meer mogen rondrijden en er gebouwd blijft worden met circulaire materialen.

Het initiatief zal moeten komen van het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen door het bouwen van een publiek privaat samenwerking conglomeraat met als doel het behoud van Lelystad Airport als luchthaven voor het intensief bevorderen van een schonere luchtvaart.”

Lees het volledige artikel van Marc Smeulers waarin hij tevens pleit voor de instelling van een Nederlands Onderzoekcentrum Duurzame Luchtvaart op de website van Luchtvaartwetenschappen (link)

[Lees het volledige artikel](#)