

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Nieuwe Franse regelgeving voor ultralichte ballonnen (BUL)

Op 21 december 2023 is in Frankrijk een nieuw besluit van kracht geworden met betrekking tot ultralichte ballonnen (BUL). Dit besluit definieert de regels voor de navigatiegeschiktheid, de ervaring van de piloot en het gebruik van niet-gemotoriseerde ultralichte ballonnen.

Volgens artikel 1 van het besluit wordt een ballon als ultralicht (BUL) beschouwd als het een niet-gemotoriseerde ballon is, met één of twee zitplaatsen, waarvan het maximale vulling volume niet meer bedraagt dan 1.200 m³ bij gebruik van warme lucht en 400 m³ bij gebruik van andere draaggassen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen vrije BULs, die tijdens de exploitatie niet continu aan een vast punt zijn verankerd, en BULs, die tijdens de exploitatie wel continu aan een vast punt zijn verankerd.

Opmerkelijk is dat dit besluit de piloot van een niet-gemotoriseerde ultralichte ballon vrijgesteld van de verplichting om een vaarbewijs te bezitten. Desalniettemin moet de piloot aan één van de volgende minimale veiligheidseisen voldoen:

- Houder zijn of geweest zijn van een ballonvaarbewijs van

dezelfde klasse conform de Europese regelgeving.

- Houder geweest zijn van een specifiek nationaal vaarbewijs voor vrije ballonnen, met de juiste aantekening voor het type BUL (gas of warme lucht).
- Beschikken over een verklaring van geschiktheid tot het besturen van ultralichte ballonnen die is afgegeven door een bevoegd instructeur voor de betreffende ballonklasse.

De regelgeving stelt ook gebruiksvoorschriften vast. Zo zijn alleen vluchten overdag volgens de visual flight rules (VFR) toegestaan buiten gecontroleerd luchtruim waar radiocommunicatie of een transponder vereist is. Bepaalde activiteiten zijn verboden, zoals commercieel passagiersvervoer, activiteiten die speciale uitrusting vereisen die het gedrag van de ballon beïnvloeden, het heffen van externe lasten, het in- of uitstappen tijdens de vlucht en het vervoer van gevaarlijke goederen.

Dit nieuwe besluit is gepubliceerd in het Journal Officiel de la République Française op 28 december 2023. De volledige tekst is raadpleegbaar op de website van Légifrance: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048679870>

Arrest Hof van Justitie:

Arrest Hof van Justitie:

Schriftelijke toestemming voor terugbetaling vliegticket in reisbonnen vereist uitdrukkelijke aanvaarding

Auteur: Ronald Schnitker

In een recente uitspraak heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie zich gebogen over de vraag wanneer een passagier geacht kan worden **schriftelijk toestemming** te hebben gegeven voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Aanleiding was een zaak tussen Flightright GmbH en Etihad Airways P.J.S.C. over de terugbetaling van een geannuleerd vliegticket.

Het Hof oordeelt dat, in geval van annulering van een vlucht, de enkele aanmelding voor een loyaliteitsprogramma van de luchtvaartmaatschappij **niet voldoende** is om aan te nemen dat de passagier uitdrukkelijk, definitief en ondubbelzinnig heeft ingestemd met de terugbetaling in de vorm van reisbonnen.

Kern van de zaak

- Verordening nr. 261/2004 bepaalt dat passagiers bij annulering van een vlucht recht hebben op terugbetaling van hun ticket.
- Deze terugbetaling dient in beginsel in contanten te geschieden, tenzij de passagier schriftelijk toestemming geeft voor een andere vorm, zoals reisbonnen.
- Het Hof benadrukt dat de **bescherming van de passagier** centraal staat. De passagier moet een **weloverwogen keuze** kunnen maken en met kennis van zaken instemmen met de terugbetaling in reisbonnen.
- Een loutere aanmelding voor een loyaliteitsprogramma is **onvoldoende** als bewijs van een uitdrukkelijke,

definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding van de terugbetaling in reisbonnen. De aanmelding kan immers ook een algemene interesse in het loyaliteitsprogramma impliceren.

Conclusie

Het Hof van Justitie oordeelt dat er sprake moet zijn van een **uitdrukkelijke, definitieve en ondubbelzinnige aanvaarding** van de passagier voor de terugbetaling van een vliegticket in de vorm van reisbonnen. Dit betekent dat de luchtvaartmaatschappij niet zomaar mag aannemen dat een passagier hiermee instemt op basis van bijvoorbeeld een aanmelding voor een loyaliteitsprogramma.

Link naar de uitspraak:
https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=294259&part=1&doclang=NL&text=&dir=&occ=first&cid=3480264

Rekenen zonder begrip

Rekenen zonder begrip

Auteur: Benno Baksteen

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

Europees belang

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

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

Nederlands belang

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

Tweede misverstand

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

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

Doelredenering

Dat het misgaat is niet heel verrassend, want het doel van het model was niet zozeer inzicht verschaffen, maar aantonen dat de door het kabinet afgekondigde krimp van Schiphol naar 440.000 bewegingen de hubfunctie niet zou aantasten. Het ging dus om een vooropgesteld doel. De uitkomst lag vast. Die uitkomst bereiken viel nog niet mee. Het voor die uitkomst verantwoordelijke Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zegt dan ook in de inleiding van haar rapportage:

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

Zie voor een uitgebreide analyse hiervan het bericht '[Falende overheid](#)', maar IenW heeft er dus -kort samengevat- zo goed

mogelijk een slag naar geslagen. Op zich is dat best creatief gedaan, maar wel met behulp van een extreme versimpeling.

Versimpeling

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

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

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

Daarop volgen ruim dertig pagina's vrolijk rekenwerk, maar wie even opzoekt wat die GaWC-index eigenlijk inhoudt begrijpt onmiddellijk dat voorbehoud waarmee SEO feitelijk afstand neemt van het rapport.

GaWC-index

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

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

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

Kletsende klasse

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

Verklaren noch voorspellen

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

Misbruik van modellen

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

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

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

Saudia vlucht vertraagd op Schiphol vanwege onbetaalde passagiersclaims

Saudia vlucht vertraagd op Schiphol vanwege onbetaalde passagiersclaims

Door: *Ronald Schnitker*

Een Saoedische Boeing 787-10 heeft op donderdag 23 januari 2025 vertraging opgelopen op Schiphol toen EUclaim, een bemiddelingsorganisatie die vliegtuigpassagiers met vluchtproblemen helpt een vergoeding te krijgen, vlucht 216 naar Jeddah ophield vanwege onbetaalde Verordening (EG) nr. 261/2004-compensatieclaims die aan passagiers verschuldigd waren. Het ging hier om een vlucht uit 2022 naar Saoedi-Arabië, waar 67 passagiers in aanmerking kwamen voor deze compensatie. Ondanks verschillende rechtelijke uitspraken weigerde de luchtvaartmaatschappij te betalen. Als gevolg hiervan kon het bedrijf beslag leggen op de brandstof van het vliegtuig wegens niet-betaling. Terwijl de vlucht zich klaarmaakte voor vertrek, liet EUclaim deurwaarders beslag leggen op de brandstofvoorraden van het vliegtuig. Ook werden navigatiekaarten in beslag genomen. Het vliegtuig stond ongeveer 90 minuten aan de grond, voordat de luchtvaartmaatschappij de uitstaande schuld vereffende en de vlucht alsnog 'met vertraging' kon vertrekken.

Het is niet de eerste keer dat EUclaim zulke extreme maatregelen neemt om het geld te krijgen waar het recht op

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

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

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

Bronnen: viewfromthewing, EUclaim, luchtvaartnieuws

KLM opnieuw beschuldigd van greenwashing

KLM opnieuw beschuldigd van greenwashing

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

Bron: Daily Ritzau News □ 23 januari 2025

Luchtvaart en open strategische autonomie

Luchtvaart en open strategische autonomie

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

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

Bevindingen

De luchtvaartketen verschilt per onderdeel sterk in hoeverre deze bijdraagt aan de open strategische autonomie. Sterktes zijn de grote havens en raffinaderijen voor het

importeren en verwerken van energie, zoals kerosine en in de toekomst mogelijk ook duurzame brandstof (SAF). Ook het transport is via Defensie (pijpleiding, toezicht) en Aircraft Fuel Supply (opslag, distributie) geborgd. Daarnaast heeft Nederland met Schiphol een grote hub luchthaven die in publieke handen is. Met KLM als wereldwijde speler wordt een groot deel van de vluchten, passagiers en bestemmingen afgehandeld door een in Nederland gevestigde maatschappij.

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

Beleidsimplicaties

Het huidige luchtvaartbeleid is gebaseerd op (de uitvoeringsagenda van) de Luchtvaartnota 2020-2050 die zich richt op thema's als veiligheid en leefbaarheid maar niet op open strategische autonomie. In het kader van vitale

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

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

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

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

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

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

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

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



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

A novel passenger jet could take to the skies in the next five

years that has a completely different shape than any currently flying.

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

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

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

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



(Image credit: Future/Keumars Afifi-Sabet)

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

The new plane will be 100% compatible with sustainable

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

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen

Het kabinet wil de totale opbrengst van de vliegbelasting verhogen

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

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

In het kort

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

handel, investeringen en kennis.

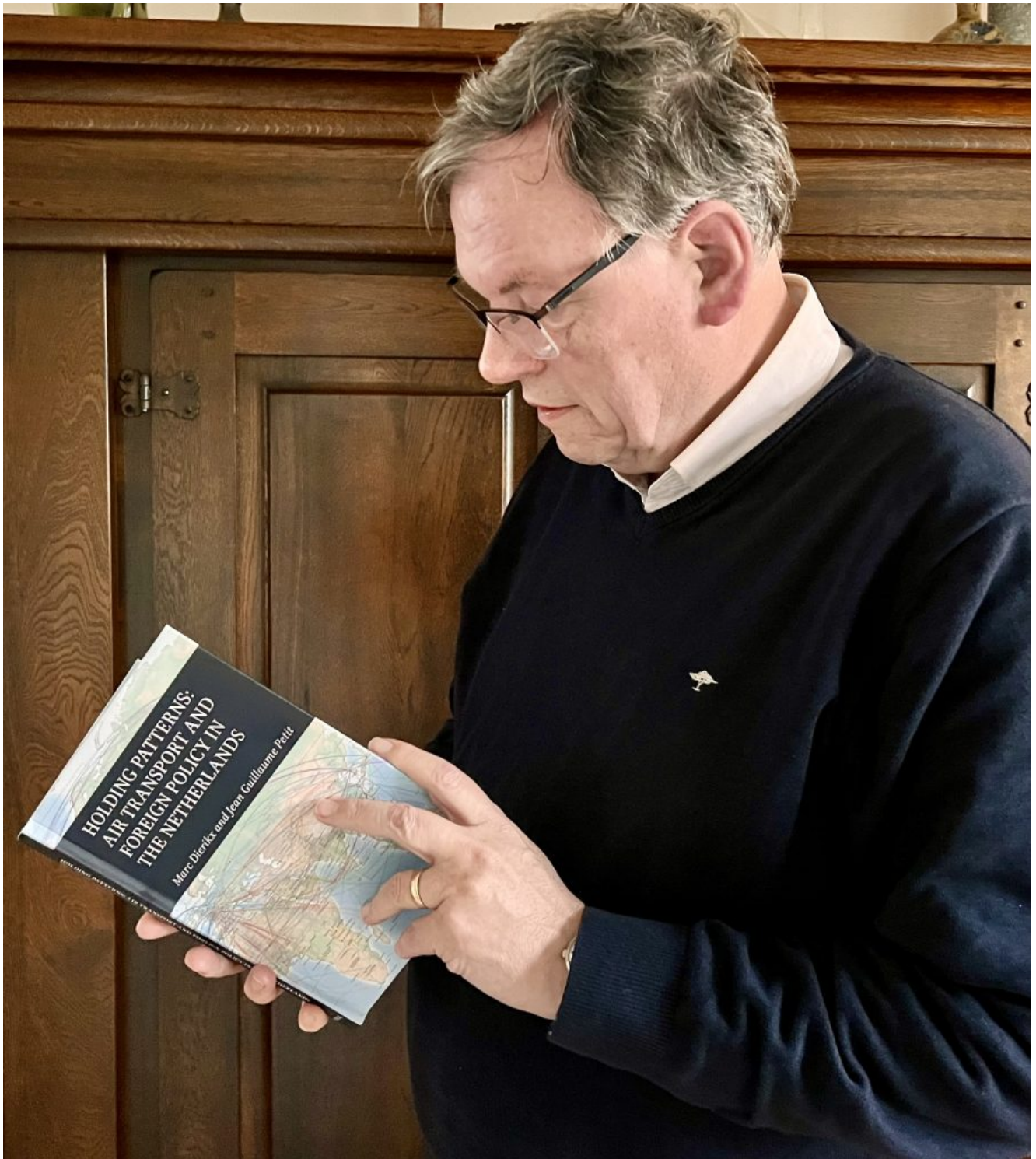
De luchtvaart heeft ook negatieve effecten. Omwonenden van luchthavens worden in hun slaap gestoord en ervaren ook overdag hinder door vliegtuigen. Zij maken zich ook zorgen over hun gezondheid door de gevolgen van fijnstof. Daarnaast heeft de uitstoot van CO₂ en andere stoffen een negatief effect op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

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

In gesprek met onderzoeker en luchtvaarthistoricus Dr. Marc Dierikx

In gesprek met onderzoeker en luchtvaarthistoricus Dr. Marc Dierikx over prestige, soevereiniteit en economische

belangen bij het verkrijgen van landingsrechten in het buitenland



Marc Dierikx (Foto: R. Schnitker)

Vorige maand verscheen het boek: Holding Patterns: Air Transport and Foreign Policy in the Netherlands.

Het boek 'Holding Patterns' beschrijft de geschiedenis van het Nederlandse luchtvaartbeleid en de rol van KLM van 1919 tot aan het begin van onze jaren '20. De auteurs analyseren hoe het Nederlands buitenlands beleid, met name de zoektocht naar landingsrechten, verweven was met de ontwikkeling van KLM en de internationale handel. De studie onderzoekt de uitdagingen en onderhandelingen met diverse landen, van Europa en Amerika tot Azië en Afrika, en de verschuiving van een koloniaal naar een commercieel perspectief in de luchtvaart. De rol van de Nederlandse overheid en de wisselwerking met internationale organisaties zoals ICAO worden eveneens belicht. Tenslotte wordt de overgang naar een geliberaliseerde markt en de verminderde rol van de staat besproken.

Over de totstandkoming en de inhoud van dit boek sprak Ronald Schnitker met een van de auteurs: Marc Dierikx.

[Download hier de PDF versie](#)

Marc Dierikx studeerde geschiedenis aan de Katholieke Universiteit Nijmegen (tegenwoordig Radboud Universiteit Nijmegen), waar hij in 1988 ook promoveerde. Sindsdien was hij o.m. als senior-onderzoeker verbonden aan het Huygens Instituut van de KNAW en heeft tal van boeken over de luchtvaartgeschiedenis op zijn naam staan. Hij schreef o.a. een biografie over Anthony Fokker, verschenen bij Boom uitgevers Amsterdam: *Anthony Fokker. Een vervlogen leven* (2014), die de basis vormde voor te tv-serie *Vliegende Hollanders* (2020).

Je schreef dit boek samen met Jan Petit?

Marc Dierikx: "Ja, dit boek zou nooit tot stand gekomen zijn zonder de inspanningen van Jan Petit. Jan Petit was plaatsvervangend verkeersadviseur van de Directie Vervoer van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De Directie Vervoer die was verantwoordelijk voor het onderhouden van diplomatieke contacten tussen Nederland en andere landen. En toen Jan Petit met pensioen ging, was hij eigenlijk al heel lang bezig met het voorbereiden van zijn grote project: het vervaardigen van een naslagwerk waarin de hele geschiedenis van landingsrechten over de hele wereld gedocumenteerd zou worden. Maar het is nog niet zo eenvoudig om uit de veelheid aan informatie een verhaallijn uit te halen. Na daar een aantal keren over gepraat te hebben, besloten we in 2015 dit project samen te gaan doen. We zijn nu 10 jaar verder en zolang heb je dan kennelijk wel nodig voor zo'n veelomvattend onderwerp."

Waar komt de titel 'Holding Patterns' vandaan?

Marc Dierikx: "Als je met een verkeersvliegtuig ergens wil landen, dan moet je vaak op je beurt wachten. Dan ga je de holding in en moet je eindeloos rondjes draaien totdat je toestemming voor de landing krijgt. Zo'n wachtruimte wordt een 'holding pattern' genoemd. En ik dacht 'dat is eigenlijk wel een mooie titel voor het boek. Het illustreert hoe diplomaten en onderhandelingsteams die bij elkaar komen om over landingsrechten te praten en eindeloos rondjes om elkaar draaien voordat ze eindelijk tot een overeenstemming over landingsrechten geraken."

Over de rol van prestige, soevereiniteit en economische belangen

Je benadrukt de rol van prestige in de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaartdiplomatie in het interbellum. In hoeverre speelde prestige ook een rol in de naoorlogse periode, toen economische belangen een rol gingen spelen?

Marc Dierikx: "Ja, dat is een mooie vraag. Kijk, prestige is in de luchtvaart nooit ver weg. En als je op een willekeurig vliegveld gaat kijken, zie je dat meteen, want bijna alle vliegtuigen hebben wel nationaliteitssymbolen in de vorm van afbeeldingen van de vlag of iets wat duidt op waar het vliegtuig vandaan komt. En dat is een historisch gegeven. Al in het begin van de vliegerij was dat heel zichtbaar, want als een vliegtuig landde op een buitenlandse luchthaven, dan was het eerste wat de vliegenier deed, zo gauw hij de remmen aan had gezet en het toestel vaart verminderde, het cockpitraampje opendoen en een grote vlag naar buiten steken. Hier is weer een vertegenwoordiger van de natie Nederland gearriveerd. En dat zijn we eigenlijk nooit helemaal kwijtgeraakt. Dat idee, je hoort dat ook, komt ook in de hele discussies rondom KLM altijd weer terug. Het heet dan onze blauwe trots. Dat is wel een element dat redelijk constant gebleven is."

Hoe veranderde het principe van luchtvaartsoevereiniteit in Nederland in de loop der tijd?

Marc Dierikx: *“Eigenlijk was er in het begin van de luchtvaart helemaal geen perceptie van dat je in de lucht, ook als Staat, iets te vertellen had. Want die lucht was er voor iedereen. Het idee van soevereiniteit was iets dat in het begin van de vorige eeuw in Nederland op grote afstand stond. Toen in 1910 in Parijs de eerste grote internationale luchtvaartconferentie werd gehouden waar ook soevereiniteit in het luchtruim op de agenda stond, stuurde Nederland een tweetal juristen met de opdracht om hun mond te houden. Die zaten daar dus alleen maar in als waarnemer. En die houding was ook wel een beetje kenmerkend voor de Nederlandse diplomatie. De houding van, nou ja dat speelt allemaal wel, maar dat geldt niet voor ons, wij moeten eerst een luchtvaartwet vaststellen. En die luchtvaartwet, waar sinds 1911 over werd gesproken, die kwam er steeds maar niet“.*

Waarom kwam die Luchtvaartwet er niet?

Marc Dierikx: *“Omdat de luchtvaart zelf bij voortduring een technische ontwikkeling was die in die tijd heel snel ging, en de juristen daar steeds achteraanliepen. Iedere keer als er weer een nieuwe variant op het wetsontwerp klaar was om naar de Kamer te sturen, was er wel iemand die zei ‘wacht eens even’. En dan moest de wet weer terug naar de ontwerpers. Ondertussen deed de KLM, die poogde een internationaal lijnennet op te bouwen, ook zonder de luchtvaartwet juridisch harde zaken met verschillende buurlanden. Dan werd in een overeenkomst tussen de KLM en een buurland vastgelegd dat ze onder bepaalde condities en voorwaarden mochten komen. Zo eenvoudig ging dat.”*

De Nederlandse regering heeft veel geïnvesteerd in Schiphol om er een belangrijk internationaal knooppunt van te maken. In hoeverre was dit een bewuste strategie om de economische belangen van Nederland te bevorderen?

Marc Dierikx: "Nou eigenlijk helemaal niet, denk ik. Kijk, tot in de jaren '90 is het beleid ten aanzien van Schiphol vooral een faciliterend beleid geweest van de overheid. Van de pakweg 15 miljoen mensen die in Nederland woonden maakte slechts een beperkt aantal mensen gebruik van het vliegveld. Omgekeerd was Nederland als commerciële bestemming voor buitenlandse maatschappijen eigenlijk helemaal niet zo interessant."



Het 'oude' Schiphol (Foto: J. Schnitker)

Hoe kan je dan toch nog Nederland

als bestemmingsland aantrekkelijk maken?

Marc Dierikx: "Nou, dan moet je in ieder geval een luchthaven hebben die een beetje allure heeft. En dat was eigenlijk steeds de inzet van het Nederlandse beleid. Schiphol moest de ideale luchthaven worden, dat is ook zo in allerlei nota's vastgelegd. En die ideale luchthaven moest dan garanderen dat buitenlandse maatschappijen geïnteresseerd zouden raken in het exporteren van diensten naar Nederland. En dat gaf Nederland dan de ruilbasis om met allerlei buitenlandse partners en partijen te praten over rechten om daarnaartoe te mogen vliegen. Dat is eigenlijk pas in de jaren negentig echt tot kern van het beleid geformuleerd. En daarmee is het beleid ook fundamenteel van karakter veranderd.

Rond 1993 vindt er een omslag plaats, de Europese Commissie liberaliseert dan de luchtvaart in Europa. Dus alles wordt op een andere plaats georganiseerd. Dan komen er nieuwe vrijheden. En dat betekent dat we ons ook op een andere manier moeten verhouden als staat ten opzichte van de luchthaven en de maatschappij. En dat is eigenlijk, denk ik, een te weinig geziene wending geweest in die tijd."

De KLM heeft dan bijna een eeuw een belangrijke rol gespeeld bij het verkrijgen van landingsrechten. Is die rol na 1993 dan uitgespeeld?

Marc Dierikx: "Ik kan me niet herinneren dat ik uit die tijd stukken van de KLM gelezen heb waarin dit als een fundamentele en uiterste verontrusting is gezien. Dat is wel een draai van de rijksoverheid geweest, weg van de KLM als allesbepalende factor in het nationale en internationale beleid ten aanzien van de burgerluchtvaart naar Schiphol als economische hub waar

omheen allerlei activiteiten plaatsvinden en die we op een andere manier moeten gaan plaatsen in een grotere nationale kaart. Sindsdien zijn eigenlijk juist die binnenlandse factoren, Schiphol en alles wat daar omheen gebeurt, veel en veel bepalender geworden voor het handelen van de rijksoverheid.”

Over de uitdagingen van de Nederlandse Luchtvaartdiplomatie

Je beschrijft de moeizame onderhandelingen met de Verenigde Staten en Australië over landingsrechten. Welke lessen heeft de Nederlandse diplomatie uit deze ervaringen geleerd?

Marc Dierikx: “Nou, een les die de Nederlandse diplomatie daaruit had kunnen leren was dat je misschien een bepaalde diplomatieke activiteit gaande moet houden om ook contact en voeding te houden met je gesprekspartners. En dan zie je ook in de handelingen met de Amerikanen steeds terugkomen, dat zo gauw er een resultaat bereikt is, de neiging bestaat om ofwel achterover te gaan leunen en te wachten tot er een volgend wensenpakket komt, ofwel dat wensenpakket maar meteen in zijn geheel neer te leggen. In dat laatste geval zie je dan nogal eens weerstand ontstaan. Wat we hieruit kunnen leren is dat het om een proces gaat dat heel nauw luistert.

“En dan speelt na 1992 ook nog de invloed van de Europese

Commissie mee. Want toen Nederland met de Amerikanen een open ruimte had afgesproken, toen reageerde Europa met wacht eens eventjes, het is nu Europa die de afspraken maakt en niet meer ieder afzonderlijk land. Ja, dat was natuurlijk niet gepast wat Nederland deed in het najaar van 1992. Ik denk dat KLM-onderhandelaar prof. Henri Wassenbergh bij het maken van afspraken over een Open Skies Agreement wel een flinke rol zal hebben gespeeld.”



*Prof. Henri 'Or' Wassenbergh en KLM CEO Sergio Orlandini
(Foto: R. Schnitker)*

“In de aanloop naar de liberalisering van de luchtvaart in Europa vanuit Brussel, hebben Nederland en de Verenigde Staten het toen immers nog gauw even op een akkoord gegooid, wetende van dit is de allerlaatste mogelijkheid was om nog een dergelijk soort akkoord te sluiten. Voor de Amerikanen was dat een mooi breekijzer om via Amsterdam heel Europa te kunnen bedienen, als ze dat zouden willen, en voor de KLM was het natuurlijk het grote moment om nog eens te kijken naar welke bestemmingen in de Verenigde Staten de KLM toe zou kunnen vliegen.”

In hoeverre speelde de Koude Oorlog

een rol in de Nederlandse luchtvaartdiplomatie? Je noemt de moeilijke contacten met de Sovjet-Unie als voorbeeld. Waren er ook positieve effecten van de Koude Oorlog op de Nederlandse luchtvaart?

Marc Dierikx: "Ik denk dat er ook wel positieve effecten waren. In ieder geval was het zo dat er maar een paar luchtvaartmaatschappijen waren die diensten naar de andere kant van het IJzeren Gordijn aanboden. Je had KLM, je had Sabena, Swissair en SAS dacht ik, die ook richting die richting uitgingen. Met name Praag, dat was de grootste Oost-Europese hub.

En daarmee kon een bepaalde markt bediend worden. En was het mogelijk dat ook mensen vanuit Oost-Europa, die de permissie hadden om naar verre bestemmingen te vliegen, via Amsterdam te bedienen. En daar is natuurlijk best wel heel handig gebruik van gemaakt, en je ziet ook dat de Koude Oorlog eigenlijk vooral voor de maatschappijen begrepen werd als een soort struikelblok. Ondanks het bestaan van die scheidslijn werd er toch gekeken naar wat is er dan misschien toch nog mogelijk? Dat zie je bijvoorbeeld in contacten met de voormalige DDR, waar de KLM eigenlijk al vrij snel na de Tweede Wereldoorlog probeert om een luchtdienst naar Berlijn te kunnen opzetten. Dat was alleen mogelijk met medewerking van de Russen, omdat de Amerikanen, de Britten en de Fransen het landingsrecht in handen hadden en zo vluchten naar West-Berlijn konden blokkeren. Maar de Russen wilden nog wel praten. En daar is de KLM natuurlijk heel proactief en handig in geweest. Maar of dat nou zo heel veel heeft opgeleverd per saldo, dat kunnen we ons dan weer afvragen. Want die diensten

die over het IJzeren Gordijn geëxporteerd werden, die waren, voor zover ik die wel eens gezien heb, over het algemene verlieslatend. En die bestemmingen werden eigenlijk vooral gevlogen om dus op een of andere manier toch mensen uit Oost-Europa via Amsterdam over de wereld te kunnen vervoeren. En verder moesten die diensten het vooral hebben van mensen die op een charterticket voor een appel en een ei een lang weekend Budapest gingen doen, of Praag of zo. En zo zat het vliegtuig dan toch nog vol.”

Hoe heeft de Nederlandse luchtvaartdiplomatie zich aangepast aan de globalisering en de opkomst van nieuwe spelers in de luchtvaartsector?

Marc Dierikx: “Ja, we hebben het eigenlijk een beetje opgegeven, laten lopen, stukjes weggegeven. Want we waren natuurlijk altijd als Nederlandse luchtvaartdiplomatie toch wel een leidende partij in de wereld, met zeker aanzien. En overal kwamen we met onze verlanglijstjes langs. Maar het heeft mij wel verbaasd met hoeveel gemak onze regering in Den Haag eigenlijk de nieuwe rol van Brussel in de luchtvaart geaccepteerd heeft, om de luchtvaart op een andere manier op Europees niveau tegemoet te treden. Maar het lijkt wel alsof de kwaliteit van de diplomatie in die tijd, of misschien wel de mensen die daarvoor het beleid uitstippelden, minder alert waren”.

Welke rol speelt Europa in de burgerluchtvaartvergadering?

Marc Dierikx: “De burgerluchtvaartvergadering is het overlegorgaan waarin de overheid praat met de

luchtvaartsector. Het bestond vanaf 1945. Je ziet in de verslagen dat Europa van de top van de agenda eigenlijk steeds verder naar het laatste stukje van de vergadering afdaalt. Daar worden dan hamerstukken opgenomen die ook nog even beslist moeten worden. En ik denk dat men daar eigenlijk te weinig voor de belangen van de Nederlandse luchtvaart in Europa is opgekomen. Dat past natuurlijk wel met het feit dat intussen Den Haag ook een draai heeft gemaakt door niet langer te kijken naar wat goed is voor de internationale positie van de KLM als bedrijf. Nee, er wordt nu vooral gekeken naar wat de luchtvaart voor onze eigen bevolking kan betekenen. En dan gaan we dus vooral naar Schiphol kijken. Die accentverschrijving is daar wel heel bepalend voor geweest.

Den Haag vond het prima dat de Europese Commissie de rol als belangenbehartiger van de luchtvaart op zich wilde nemen. Het idee was: "Laten we daar maar kijken hoever we daarmee kunnen komen." Nederland had daar natuurlijk zelf ook best meer proactief in kunnen zijn en kunnen kijken of je die rol vanuit de Nederlandse belangenbehartiging beter had kunnen aansturen"

Over de rol van KLM en andere stakeholders

De Burgerluchtvaartvergaderingen brachten vertegenwoordigers van KLM, de overheid en andere stakeholders samen. Hoe effectief was deze samenwerking in het behartigen van de Nederlandse

belangen in de luchtvaart?

Marc Dierikx: "Heel effectief, al kun je niet zeggen dat dat aan al zijn vereisten voldeed. Dit hangt mede af van de perceptie van de overheid of je luchtvaart ziet als een luchtvaartactiviteit, of een economische activiteit. Je ziet dat naarmate het economisch belang van Schiphol doordringt in het Nederlandse beleid, ook dat de positie van die burgerluchtvaartvergadering verandert. In die vergadering zaten eigenlijk de verkeerde partijen. Daarin zaten de ministeries van Buitenlandse Zaken, Verkeer en Waterstaat en de KLM. Dat was de drie-eenheid, ook wel de ijzeren driehoek genoemd. Wat je eigenlijk zou verwachten is dat ook het Ministerie van Economische Zaken in dit overleg zou aanschuiven. Maar die was er nooit. Dit ministerie komt eigenlijk via een heel ander kanaal in beeld, namelijk toen Schiphol als economische factor aan de oppervlakte kwam en een rol ging spelen in het overheidsbeleid."

Je stelt dat KLM's belangen vaak werden gezien als synoniem met het nationale belang. Was er ook kritiek op deze nauwe banden tussen KLM en de overheid?

Marc Dierikx: "Verrassend weinig eigenlijk. Tot aan het begin van de jaren '50 werd het nationale luchtvaartbelang niet alleen bepaald door de KLM, maar was het eigenlijk rechtstreeks gekoppeld aan de persoon van Albert Plesman. Plesman zijn eindrang was die van luitenant, maar hij gedroeg zich als een generaal. En ja, als Plesman met veel bombarie zei dat hij iets in het belang van de KLM wilde, dan kon men daar eigenlijk niet omheen."



Schiphol begin jaren '50 (Foto: J. Schnitker)

Welke rol spelen andere stakeholders dan de KLM in de Nederlandse luchtvaartdiplomatie?

Marc Dierikx: “Er gebeurde van alles, maar het mooiste voorbeeld was wel Taiwan. Begin jaren '80 na tientallen jaren onderhandeld te hebben met Peking over landingsrechten in de Volksrepubliek besepte men dat dit alles eigenlijk niets had opgeleverd. Misschien moesten de bakens worden verzet? KLM wilde graag als eerste maatschappij uit Europa een verbinding naar Taiwan gaan exploiteren. Het instrument hiervoor was Martinair. Als private onderneming vloog Martinair charters naar Taipei.



Martinair Cargo (Foto: R. Schnitker)

Die operaties werden heel slim uitgebouwd naar iets dat op een

geregelde luchtverbinding leek, maar het de jure niet was. Gekozen werd voor de oplossing om tussen de luchthavens van Taipei en Amsterdam een overeenkomst te sluiten, waarin deze twee private partijen met elkaar afspraken om wederzijds elkaars faciliteiten beschikbaar te stellen. Het betrof afspraken buiten het gebruikelijke formele juridische kader van landingsrechten om. In het maken van deze afspraken kon de KLM natuurlijk geen zichtbare rol in spelen, want Peking volgde dit alles met argusogen. KLM is onder de naam van Martinair op Taiwan gaan vliegen. Hoewel er sprake was van een dienstregeling, golden de vluchten niet als een geregelde luchtverbinding. Martinair was immers een chartermaatschappij.”

Welke luchtvaartonderhandelingen zijn jou het meeste bijgebleven?

Marc Dierikx: “Je zou misschien veronderstellen dat de onderhandelingen met de Amerikanen het meest tot de verbeelding spreken. Omdat Amerika als een soort lichtend symbool aan de overkant van de oceaan wordt gezien. Maar ik denk uiteindelijk dat de onderhandelingen met de Duitsers voor de positie van de KLM veel belangrijker zijn geweest. En dat was voor mij ook wel een beetje nieuw, omdat ik mij toch niet volledig gerealiseerd had hoe belangrijk de rol van de KLM binnen Duitsland geweest is. Kijk, in die tien eerste naoorlogse jaren mocht Duitsland zelf geen luchtvaartmaatschappij exporteren. Je ziet eigenlijk de KLM als een van de eerste maatschappijen heel bewust inzetten op het veroveren van de marktpositie. En naarmate de Duitsers hun soevereiniteit terugkrijgen en ook gaan gebruiken, zie je dat de Duitsers steeds meer grenzen proberen te stellen aan wat de luchtvaartmaatschappij van de westerburen eigenlijk allemaal mag en niet mag binnen Duitsland. Het waren eigenlijk de eindeloze ruzies daarover die ik uiteindelijk toch bepalender vond voor mijn beeld over hoe de positie van de KLM tot stand

gekomen is en welke rol de overheid daarbij heeft gespeeld. Je ziet dat die onderhandelingen zich eigenlijk veel meer dan gebruikelijk op politiek niveau afspeelden. Meestal heb je een delegatie van specialisten die met andere specialisten van een buitenlandse partij gaan onderhandelen. Maar tijdens de onderhandelingen met de Duitsers was het politieke niveau veel bepalender. Er werd ook gesproken over allerlei zaken die normaliter niet in luchtvaartonderhandelingen thuishoren. Zo werd er vaak geappelleerd aan het oorlogsverleden als reden om meer ruimte te verkrijgen.”

Beperken in plaats van faciliteren?

De laatste jaren speelt de vraag of en in hoeverre Schiphol het aantal vliegbewegingen moet beperken. Landingsrechten op Schiphol komen onder druk te staan. De Verenigde Staten dreigen met het nemen van tegenmaatregelen. Zijn we terug bij af?

Marc Dierikx: “Ja, dat is best een hele moeilijke discussie. Het aanvankelijk belang van Nederland en van de KLM was een geleidelijke groei van het luchtverkeer. Door groei van vliegbewegingen te faciliteren heeft Schiphol veel economische activiteit gegenereerd en aangetrokken. Die zorgt er weer voor dat rondom de luchthaven veel dichtere bebouwingen zijn ontstaan, met hoge bevolkingsconcentraties, waardoor een luchthaven eigenlijk zijn eigen ruimte om vliegbewegingen te

kunnen accommoderen steeds verder inperkt. Hetzelfde zie je ook bij andere grote luchthavens. Het economische succes van de luchthaven hangt dus niet meer zozeer af van het aantal vliegbewegingen, maar van de hele inbedding van de luchthaven in de omgeving. Schiphol heeft vanaf het begin van haar bestaan gestreefd naar een ideale luchthaven met startbanen alle kanten op. In de jaren '40 was dat een keuze die bepaald werd door de stand van de luchtvaarttechniek. De Haarlemmermeer was goeddeels leeg en bood ruimte voor het gekozen luchthavenconcept. Het gevolg daarvan is dat de hinder, anders bij luchthavens die maar een paar banen hebben, veel meer verspreid wordt over de omgeving. Nu zie je dat de rijksoverheid na vele discussies die al zo'n dertig jaar lang gevoerd worden, uiteindelijk een draai heeft gemaakt. De maatschappelijke factoren en actoren rondom Schiphol zijn veel bepalender geworden voor het beleid dan het oprichten en onderhouden van luchtvaartverbindingen zoals we dat jarenlang hebben gekend. De reductie van een aantal vliegbewegingen, waar de discussie nu op gecentreerd is, is de ultieme uitkomst van de vraag: 'Kunnen wij eigenlijk alle groei nog wel accommoderen'?"

[Lees hier de boekbespreking.](#)

Aerospace European Conference

Aerospace European Conference

We are excited to announce that the **2024 Aerospace European Conference** will take place **on 12-13 November 2024** at the iconic **Aviation House** in **London** (<https://lnkd.in/dhzTr696>) in **London, UK!**

Held in conjunction with www.aidaa.it, this event, organized by ceas.org, will bring together the brightest minds to explore and shape the future of the aerospace sector.

But that's not all, the conference will also be held alongside the lnkd.in/efyCSMBk, a unique opportunity to discuss innovations at the intersection of aerospace and defense.