

Wijziging luchtvaartheffingen

Regeling

Wijziging luchtvaartheffingen

Regeling

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een wijziging voor van de Regeling luchtvaartheffingen. Voor de financiering en bekostiging van onder andere geluidwerende voorzieningen wordt een heffing geheven van luchtvaartmaatschappijen voor het landen met een burgerluchtvaartuig. De Regeling luchtvaartheffingen bepaalt hoe de exploitanten van de luchthavens de heffing innen en afdragen aan de overheid.

Deze regeling sluit echter niet meer aan bij de huidige vlootsamenstelling. In de gewijzigde regeling wordt daarom een nieuwe formule ter bepaling van de geluidsproductie opgenomen. Daarnaast sluit de Regeling luchtvaartheffingen niet meer aan bij de manier waarop Schiphol nu de heffingen int. In de gewijzigde regeling worden daarom ook enkele andere verbeteringen opgenomen.

Het doel van de wijziging is het verbeteren van de wijze waarop de luchthavens de heffingen innen en afdragen aan de overheid. De aanleiding van de wijziging is de aanstaande heffing voor de uitvoering van de vierde fase van het geluidsisolatieprogramma Schiphol (uitvoering van de Regeling Gevelisolatie Schiphol 2023, ook wel: GIS-4). De wijziging heeft dus voornamelijk betrekking op de luchthaven Schiphol.

Tot en met 2 april 2024 kan via onderstaande link worden gereageerd op alle onderdelen van de regeling en de

toelichting:

[Reageer hier op de regeling en toelichting](#)

Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met Boeing 737 Max 9

Bezorgdheid over strafrechtelijk onderzoek naar oorzaak incident met Boeing 737 Max 9

Bron: Bloomberg.com

Het Amerikaanse Justice Department is een strafrechtelijk onderzoek gestart naar het ongeval in de lucht op 5 januari waarbij de bijna nieuwe 737 Max van Alaska Airlines betrokken was, waarover Luchtvaartwetenschappen eerder berichtte.

Een punt van zorg over het strafrechtelijk onderzoek bij instanties als IATA en NTSB is dat werknemers die door de Amerikaanse Justitie worden benaderd, advocaten zullen inhuren en een beroep zullen doen op hun rechten om zelfbeschuldiging te voorkomen, waardoor het werk van veiligheidsonderzoekers wordt vertraagd.

In een interview met de Amerikaanse nieuwssite Bloomberg hekelde IATA-hoofd Walsh dit justitieel onderzoek wat hij “de criminalisering van vliegtuigongevallen” noemde. Volgens Walsh ontstaat daardoor het risico dat een veiligheidscultuur, waarin tekortkomingen vrijelijk worden gemeld, wordt ondermijnd. Hij zei dat dergelijke stappen niet in het belang zijn van de veiligheid, het reizende publiek of de luchtvaartindustrie in het algemeen.

Regelgevers op het gebied van luchtveiligheid werken al jaren samen met luchtvaartmaatschappijen, piloten en vliegtuigbouwers om openheid bij het onderzoeken van vliegtuigongevallen aan te moedigen. Het gebruik van zelfrapportagetools om fouten op te sporen en aan te pakken, heeft bijgedragen tot een daling van het aantal ongevallen en sterfgevallen als gevolg van vliegereizen.

Het onderzoek “*. . . dreigt mensen terug te duwen naar een periode waarin we niet zo’n open cultuur hadden op het gebied van rapportage*”, zei het IATA-hoofd. “*Voor mij is het een stap achteruit, iets waar we ons sterk tegen moeten verzetten.*”

Ook Jennifer Homendy, voorzitter van de Amerikaanse National Transportation Safety Board, vindt dat het Justitie-onderzoek aanleiding geeft tot bezorgdheid “wanneer werknemers en anderen zich niet veilig voelen om met ons te praten”. Volgens Homendy, zorgen anonieme rapportages ervoor dat “risico’s proactief worden aangepakt en werknemers worden aangemoedigd om zich uit te spreken”.

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
vi
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
ate,
and

sh
ap
e
th
e
fu
tu
re
of
ci
vi
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.](#)

**Nederland hoogt maximum
startmassa MLA's op naar 600
KG**

Nederland hoogt maximum

startmassa MLA's op naar 600 KG

Door: Ronald Schnitker

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Besluit luchtvaartuigen 2008 en de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen (per 20 februari 2024) gewijzigd, in die zin dat nu ook zwaardere Micro Light Aircrafts (MLA's) van 450 tot 600 kilogram onder de nationale regelgeving worden gebracht. MLA's zijn land-, amfibie- of watervliegtuigen met niet meer dan twee zitplaatsen.

Voor deze wijziging vielen alleen MLA's met een maximum startmassa van minder dan 450 kg buiten de EU-basisverordening 2018/1139 van 4 juli 2018, waardoor nationale regelgeving alleen op lichtere typen MLA's van toepassing was. Door technische ontwikkeling van dit (populaire) type vliegtuig nam het startgewicht van MLA's toe en werd in de praktijk gevlogen met MLA's die een startgewicht hebben van meer dan 450 kg. Er ontstond al gauw een grote behoefte om deze gewichtsgrens op te hogen naar 600 kg.

Nu biedt de EU-basisverordening lidstaten de mogelijkheid om activiteiten in verband met ontwerp, productie, onderhoud en vluchtuitvoering voor een aantal in de verordening genoemde luchtvaartuigcategorieën vrij te stellen van deze verordening (de zogenoemde opt-out). Hiermee krijgen lidstaten de ruimte om deze luchtvaartuigcategorieën nationaal te reguleren. Een van die categorieën betreft MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft ingestemd met het ophogen van deze gewichtsgrens. Door de wijzigingen in het Besluit luchtvaartuigen 2008 en de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen wordt deze categorie MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg onder de nationale regelgeving gebracht.

Een hoger toegestaan startgewicht geeft meer mogelijkheden om veiligheid verhogende apparatuur in te bouwen in MLA's. Hiermee wordt ook een zwaardere elektrische versie een aantrekkelijker alternatief. Dit past bij de voortrekkersrol die Nederland wil innemen voor elektrisch vliegen.

Europees Parlement steunt visie op elektrische luchtvaart

Europees Parlement steunt visie op elektrische luchtvaart

Door: Ronald Schnitker

Op 16 januari 2024 heeft het Europees Parlement tijdens de plenaire vergadering in Straatsburg een initiatiefverslag van de Zweed Erik Bergkvist aangenomen over elektrische luchtvaart – een oplossing voor korte- en middellangeafstandsvluchten.

Dit rapport belicht de belangrijke beleids- en wetgevingsmaatregelen die nodig zijn om de ontwikkeling van elektrische luchtvaart in Europa te versnellen. Het biedt ook een visie op hoe de luchtvaart een effectieve en efficiënte vorm van vervoer kan blijven terwijl deze zich de komende decennia ontwikkelt.

In het verslag wordt benadrukt dat er behoefte is aan meer gerichte overheidsfinanciering door agentschappen en

initiatieven van de Europese Unie om innovatie te helpen financieren en elektrische luchtvaartproducten op de markt te brengen en de juiste grondinfrastructuur te ontwikkelen om deze opkomende sectoren te ondersteunen.

De Durfplaats verwelkomt deze kans om de ontwikkeling en toepassing van nieuwe technologieën te ondersteunen en kijkt uit naar verdere ontwikkelingen die elektrische luchtvaart mogelijk maken.

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 \(FAQs\)](#)

Nieuwe EASA-richtlijnen Voor het overvliegen van wegen

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

29 februari 2024 Wiebe de Jager Bron: Dronewatch.nl

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

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

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

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

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

Beslissing

Het hof:

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

Zaaknummer hof: 200.336.130/01.

[Lees de uitspraak via deze link](#)

Een ‘wake-up call’ voor Boeing

Een ‘wake-up call’ voor Boeing

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

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

Boeing is a wake-up call

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

Now they're losing that bet, big time.

Author: Linette Lopez

If only Boeing's problems were just about a nightmare flight – a screw loose, a blown-out door plug, and 177 people who will probably need therapy for the rest of their lives. But as the iconic American plane manufacturer tries to make amends for the disastrous Alaska Airlines flight in January, it's become clear that Boeing's problems run far deeper. They expose decades of American corporate philosophy gone awry.

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

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