

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

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

Auteur: Ronald Schnitker

Een aantal reclame-uitingen die KLM in het verleden voerde, is misleidend en daarmee onrechtmatig oordeelt de Rechtbank Amsterdam in haar uitspraak van 20 maart 2024. Dat is de uitkomst in de collectieve actie die stichting Fossielvrij aanspande tegen KLM omdat zij vindt dat KLM aan greenwashing doet.

Waar gaat deze zaak over?

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

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

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

[Link naar de uitspraak:](#)

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

**Staat handelt onrechtmatig:
belang omwonenden Schiphol**

stelselmatig ondergeschied aan luchtvaart

Bron: www.rechtspraak.nl

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

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

Achtergrond

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

Geschied

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

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

Taak van de rechter

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

strijd handelt met door hemzelf uitgevaardigde wet- en regelgeving.

Oordeel

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

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

Daar komt bij dat de Staat de belangen van een aanzienlijk aantal mensen die ernstige geluidshinder en slaapverstoring

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

Beslissing

De rechtbank beveelt de Staat om binnen twaalf maanden de geldende wet- en regelgeving (nu: het Luchthavenverkeersbesluit 2008) toe te passen en te handhaven. Ook beveelt de rechtbank de Staat om een vorm van rechtsbescherming in het leven te roepen die toegankelijk is voor alle mensen die ernstige geluidshinder en/of slaapverstoring ondervinden – dus ook voor hen die buiten de geluidscontouren wonen. De overige vorderingen van RBV, onder meer een bevel aan de Staat om het aantal vliegtuigbewegingen van en naar Schiphol te reduceren en om aan de regelgeving strengere geluidsnormen ten grondslag te leggen, wijst de rechtbank af. De rechtbank oordeelt dat het aan de wetgever is om, na een correcte weging van alle belangen die bij de luchtvaart betrokken zijn, concrete wet- en regelgeving op te stellen. Ook legt de rechtbank de Staat geen dwangsom op, omdat dit in een democratische rechtsstaat niet nodig is. De Staat wordt geacht veroordelingen na te komen en in de praktijk heeft de Staat dat tot op heden in de regel ook gedaan.

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](#)

**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.

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](#)

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 te 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 [cruisefase](#).

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-sipo-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 auditen 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 overgangsperiode 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 omgevingslawaaï 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 202204667/1/R1 is in te zien via: Raad van State](#)

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie

Staatssteun in verband met de COVID-19-pandemie: het Hof van Justitie van de Europese Unie verklaart staatssteun aan KLM nietig

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

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

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

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

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

Vervolgens heeft de Commissie op 16 juli 2021 een nieuw besluit vastgesteld, waarin zij het standpunt heeft ingenomen dat de staatssteun verenigbaar was met de interne markt en dat KLM en haar dochterondernemingen de enige begunstigden van de steun waren, met uitsluiting van de andere vennootschappen van de groep Air France-KLM.

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

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

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

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

Bron: Directie Communicatie, Afdeling Pers en Voorlichting
curia.europa.eu

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

**Samenwerking
luchtvaartnavigatiediensten
in het Caribisch deel van het
Nederlandse Koninkrijk**

**Samenwerking
luchtvaartnavigatiediensten
in het Caribisch deel van het**

Nederlandse Koninkrijk

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

De herziening van de regels en voorschriften voor ANSP's binnen de ACS/BES-eilanden wordt ontwikkeld door vijf (multidisciplinaire) werkgroepen, waaronder één gericht op ATS. Deze laatste had onlangs een zeer vruchtbare en succesvolle bijeenkomst op Curaçao over de effectieve, efficiënte en geharmoniseerde implementatie van de internationale normen en aanbevolen praktijken op ATS. De langverwachte uitkomst van deze bijeenkomst is het resultaat van een goede voorbereiding en een sterk gevoel van gedeeld doel onder de zeer toegewijde afgevaardigden, en heeft het (overkoepelende) ANS-regelgevingsproject een grote sprong dichterbij de eindstreep gebracht.

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

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

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