Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

Hoge Raad oordeelt: Kabinet kan niet zomaar vluchten op Schiphol minderen

De Nederlandse regering mag niet zomaar vluchten schrappen op Schiphol om de geluidshinder van de luchthaven te beperken. Hiervoor moet altijd eerst een Europese procedure worden gevolgd. De beslissing van het gerechtshof Amsterdam dat de Nederlandse Staat twee voorgenomen maatregelen mocht doorvoeren om de geluidshinder van Schiphol te verminderen, blijft niet in stand. Voor de maatregelen moet op grond van Europese regels een procedure van evenwichtige aanpak ofwel de balanced approach worden gevolgd.
Dat heeft de Hoge Raad op vrijdag 12 juli 2024 geoordeeld.

Uitspraak Hoge Raad

De Hoge Raad oordeelt dat de voorgenomen Experimenteerregeling vaststelt dat rondom Schiphol de ruimte bestaat voor maximaal 460.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling geen aantallen vliegtuigbewegingen voorschrijft en het daarop gebaseerde oordeel van het hof dat de voorgenomen Experimenteerregeling niet onmiskenbaar in strijd is met de regels voor een experiment in de Wet luchtvaart (art. 8.23a Wlv), zijn volgens de Hoge Raad niet juist en kunnen daarom niet in stand blijven.

Verder oordeelt de Hoge Raad dat het hof ten onrechte heeft beslist dat de voorgenomen maatregelen zijn uitgezonderd van het doorlopen van de door Europese regels voorgeschreven procedure van de evenwichtige aanpak. Omdat de voorgenomen maatregelen tot gevolg hebben dat de toegang tot of de operationele capaciteit van Schiphol wordt beperkt door het huidige aantal toegestane vliegtuigbewegingen van 500.000 terug te brengen naar 460.000 per jaar, zijn de voorgenomen maatregelen aan te merken als een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking in de zin van de Europese verordening. Deze verordening biedt geen aanknopingspunt om een tijdelijke en experimentele maatregel die tot gevolg heeft dat de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven wordt beperkt, van het toepassingsgebied uit te zonderen. De Staat kan de voorgenomen maatregelen dan ook slechts invoeren als de procedure van de evenwichtige aanpak is doorlopen.

Lees de publicatie op rechtspraak.nl

Betekent het opgeven van een vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Betekent het opgeven van een

vertraagde vlucht dat geen compensatie hoeft te worden uitgekeerd?

Door: Ronald Schnitker

Sinds het baanbrekende arrest van het Hof van Justitie in 2009 in zaak C-402/07, Sturgeon, is het algemeen aanvaard dat wanneer het gaat om het recht op compensatie van een luchtvaartmaatschappij op grond van de verordening betreffende de rechten van vliegtuigpassagiers, een vluchtvertraging van meer dan drie uur de passagier in dezelfde positie brengt als wanneer de vlucht was geannuleerd. Maar in 2024 oordeelde het Hof van Justitie in C-474/22, Laudamotion GmbH tegen flightright GmbH, dat dat er enigszins andere rechten en plichten verbonden zijn aan vluchtvertraging dan aan annulering van vluchten.

De zaak C-54/23 Laudamotion en Ryanair heeft betrekking op een geschil tussen een luchtpassagier en Laudamotion GmbH en Ryanair DAC over de weigering van deze twee luchtvaartmaatschappijen om de passagier te compenseren voor een vertraging bij aankomst van een vlucht waarvoor hij had geboekt.
De passagier boekte een retourvlucht bij Ryanair van Düsseldorf (Duitsland) naar Palma de Mallorca (Spanje), gepland voor 31 oktober 2019. Nadat deze passagier door Laudamotion, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, had vernomen dat het vertrek van de heenvlucht (hierna de “oorspronkelijke vlucht”) met zes uur zou worden vertraagd, heeft deze passagier een vervangende vlucht geboekt om een zakelijke afspraak in Palma de Mallorca na te komen.
Dankzij deze alternatieve vlucht is hij uiteindelijk minder dan drie uur later dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke vlucht op zijn bestemming aangekomen, waarbij

drie uur of meer na de geplande aankomsttijd het minimum is om een forfaitair tarief aan te vragen

De passagier, die verklaarde dat hij op tijd had ingecheckt voor de oorspronkelijke vlucht, vorderde van Laudamotion een schadevergoeding van 250 EUR op grond van Verordening 261/2004.

De Duitse rechtbank die de zaak behandelde, boog zich over de vraag of een passagier op een vlucht met een vertraging van ten minste drie uur moet verschijnen bij het inchecken. In geval van annulering van een vlucht stelt artikel 3, lid 2, onder a), van Verordening (EG) nr. 261/2004 de passagier uitdrukkelijk vrij van deze verplichting. Het Duitse hof van beroep oordeelde dat dezelfde regel van toepassing was op passagiers op vertraagde vluchten: een passagier die ten minste drie uur voor vertrek op de hoogte werd gesteld van een vertraging, kon aanspraak maken op de compensatie waarin de artikelen 5 en 7 van de verordening voorzagen, zelfs als ze niet op de luchthaven waren verschenen.

Tegen deze uitspraak is beroep ingesteld bij het Bundesgerichtshof, de hoogste federale rechter in burgerlijke zaken in Duitsland) dat er twijfels waren gerezen omdat de passagier niet uiterlijk 45 minuten voor de aangekondigde vertrektijd bij het inchecken was verschenen, in strijd met de uitdrukkelijke vereisten van Verordening 261/2004. Derhalve heeft het Bundesgerichtshof het Europese Hof van Justitie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1) Is voor het ontstaan van het in de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [nr. 261/2004] bedoelde recht op compensatie wegens de vertraging van een vlucht met meer dan drie uur na de geplande aankomsttijd vereist dat de passagier zich overeenkomstig artikel 3, lid 2, onder a), van de verordening op de door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau aangegeven tijd, doch uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd bij de incheckbalie meldt, of geldt dit vereiste niet in het geval van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin, net zoals het geval van

annulering van de vlucht?
2) Indien het ontstaan van een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin niet als zodanig meebrengt dat de verplichting om zich bij de incheckbalie te melden komt te vervallen, vervalt deze verplichting dan wel wanneer de passagier beschikte over voldoende zekere aanwijzingen dat de vlucht pas zou aankomen met een langdurige vertraging in vorenbedoelde zin?
Het Hof van Justitie oordeelde dat de verordening nr. 261/2004 “aldus moet worden uitgelegd dat om in aanmerking te komen voor de in artikel 5, lid 1, en artikel 7, lid 1, […] In geval van langdurige vertraging van een vlucht, d.w.z. een vertraging van drie uur of meer na de oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij geplande aankomsttijd, moet een luchtreiziger zich tijdig bij het inchecken hebben gemeld of, indien hij al online heeft ingecheckt, zich tijdig op de luchthaven hebben gemeld bij een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”
Het recht van passagiers op compensatie in geval van langdurige vertraging van de vlucht is dus in de eerste plaats bedoeld is om de schade te vergoeden die verband houdt met de verloren tijd. Een passagier die op de hoogte is van de vertraging en dus besluit om de vlucht vrijwillig op te geven, vermijdt dergelijke schade en heeft daarom geen recht op compensatie voor de vertraging van een vlucht die hij nooit heeft genomen. Passagiers die compensatie vorderen voor een vluchtvertraging zullen daarom eerst moeten bewijzen dat zij de vlucht daadwerkelijk hebben genomen, of op zijn minst bereid waren dit te doen.

Link naar het Arrest

Archer Aviation krijgt groen licht om een eVOL luchttaxidienst te exploiteren

Archer Aviation krijgt groen licht om een eVOL luchttaxidienst te exploiteren

Archer Aviation is daarmee het tweede bedrijf dat een Part 135-certificering van de FAA heeft ontvangen.

Archer Aviation, gevestigd in San Jose, Californië, dat met behulp van elektrische verticale start- en landingsvoertuig (eVTOL) commerciële luchttaxidiensten wil gaan verrichten, heeft van de Federal Aviation Administration (FAA) een Part 135-certificering heeft ontvangen, om een onbemand luchttaxidienst te kunnen exploiteren. Daarmee kan Archer een volwaardige commerciële dienst met een eVTOL opzetten. Archer Aviation is het tweede eVTOL-bedrijf dat Part 135-certificering ontvangt. Eerder ontving Joby Aviation een Part 135-certificering.

Maar voordat het kan worden gelanceerd, moet Archer een typecertificering verkrijgen voor zijn Midnight-luchttaxi, wat betekent dat het vliegtuig voldoet aan alle ontwerp- en veiligheidsnormen van de FAA. Midnight is een eVTOL-vliegtuig met vier zitplaatsen plus één piloot, met een bereik tot 100 mijl (bijna 160 km) bij snelheden tot 150 mph (241 km/h), op

puur batterijvermogen. Met behulp van kantelrotors is Midnight ontworpen om verticaal op te stijgen en te landen als een helikopter en vervolgens over te gaan in voorwaartse vlucht als een vliegtuig.

Naast Archer Aviation en Joby Aviation hopen ook andere eVTOL bedrijven uiteindelijk volledige goedkeuring van de FAA te krijgen, maar dat proces verloopt traag.

Bron: Archer

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

Amerikaanse FAA: aantal gevallen van onhandelbare vliegtuigpassagiers blijft hoog

De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) zei dinsdag 11 juni 2024 dat het aantal incidenten met onhandelbare vliegtuigpassagiers hoog blijft en het nultolerantiebeleid onverminderd voort te zetten.

Er werden 915 gevallen van onhandelbare passagiers gemeld in

2024 tot en met 9 juni, waaronder 106 gevallen van passagiersverstoringen als gevolg van dronkenschap, aldus de FAA. Het aantal onhandelbare passagiers piekte in 2021 tot bijna 6,000 tijdens de COVID-19-pandemie met de introductie van mondmasker mandaten – waaronder 4,290 mondmasker gerelateerde incidenten – maar blijft nog steeds ongeveer twee keer zo hoog als in 2020 of eerder.

Het aantal incidenten met onhandelbare passagiers daalde vorig jaar met 15% tot 2.075, aangezien de FAA 7,5 miljoen dollar aan boetes oplegde, vergeleken met 2.455 gevallen en 8,4 miljoen dollar aan boetes in 2022.

De FAA zei vorig jaar dat het in 2023 39 onhandelbare passagiers naar de FBI heeft verwezen, waarmee het totaal van dergelijke verwijzingen voor gewelddadig en bedreigend gedrag in vliegtuigen sinds eind 2021 op meer dan 270 komt.

Bron: Reuters.com

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de tijdelijke subsidieregeling Luchtvaart in Transitie (LiT) gepubliceerd. Het doel van deze nieuwe regeling is om vanuit de luchtvaart een bijdrage te leveren aan het terugdringen van

de CO2-uitstoot. Door onder meer het versnellen van innovaties voor toepassing van waterstof als energiedrager en het wegnemen van knelpunten zoals grote risicovolle schaalsprongen in de technologie.

Hiermee draagt het LiT-programma ook economisch bij aan het versterken van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector in de transitie naar duurzame luchtvaart.

De Regeling LiT sluit aan bij deze doelstelling en is specifiek gericht op enerzijds het verder op orde brengen van de kennisbasis van de Nederlandse Luchtvaart sector na 2030; anderzijds is het gericht op het versterken van het innovatief vermogen van het MKB in het kader van de verduurzaming van de luchtvaart. Daarmee beoogt de regeling het versnellen van de realisatie van de doelstellingen rond verduurzaming van de luchtvaart zoals vastgelegd in de luchtvaartklimaatdoelstellingen voor 2030 en klimaatneutraal vliegen in 2050.

Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2027, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de voor die datum aangevraagde subsidies.

Bron: In Staatscourant van 6 mei 2024, 1443

Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig

Fokker Next Gen en airBaltic gaan samenwerken aan waterstofvliegtuig

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

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

Fokker Next Gen werkt aan de ontwikkeling van een schoon narrow body vliegtuig, met 120 tot 150 zitplaatsen. Het vliegtuig wordt aangedreven door vloeibare waterstof en zou een bereik moeten krijgen van maximaal 2500 km. Het toestel is gepland voor commercieel gebruik in 2035 en zal ook kunnen opereren op duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) of kerosine wanneer vloeibare waterstof niet beschikbaar is. Juriaan Kellermann, CEO van Fokker Next Gen, voegt toe: “Onze samenwerking benadrukt onze gezamenlijke toewijding aan het pionieren in de toekomst van de luchtvaart. Onze betrokkenheid

bij waterstof aangedreven vliegtuigen is cruciaal. Onze gezamenlijke inspanning bevordert niet alleen innovatief vliegtuigontwerp, geïnformeerd door directe gebruikersfeedback, maar versterkt ook de economieën van Nederland en Letland.”

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

Lees hier het verhaal op https://stoeries.nl

Reading Boeing | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak

“Reading Boeing” | Het bouwen van passagiersvliegtuigen is een risicovolle bedrijfstak

Auteur: Tom van Doormaal

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

Ik schreef er al eerder over.
De toezichthouder FAA meldt: *“a year-long FAA-commissioned*

probe found a "disconnect" between Boeing executives and employees on safety and said employees fear reassignment or stalled career growth for reporting safety issues."
Dat is geen kleinigheid: 'a disconnect' betekent dat een kwaliteitsinspecteur zich onveilig moet voelen in het bedrijf, waarin hem een belangrijke rol toekomt. De eerste klokkenluider (die het had over de 737 Max) is inmiddels gevonden met een schotwond in zijn hoofd, 'selfinflicted', maar zijn familie vindt zelfmoord niet waarschijnlijk.
Inmiddels is er een nieuwe klokkenluider, die problemen heeft met de productie van de Dreamliner en daarvan structurele tekortkomingen vreest.
De FAA wil van Boeing binnen negentig dagen een plan waarin de kwaliteitsproblemen planmatig worden behandeld. Wat moet je ook als toezichthouder? Ik ga kort in op de drie problemen, die mij lastig voorkomen.

1. **Shareholder value**
   Het Amerikaanse bedrijfsleven is al enige decennia in de greep van het streven naar shareholder value. Een bedrijf dient niet om waardevolle producten te maken voor de samenleving, maar om waarde te produceren voor de kapitaalverschaffers. Dat lijkt een impuls voor de "disconnect". De vaklieden willen een goed product, maar het management wil winst.
   Dat betekent een tegenstelling tussen het management en de CEO enerzijds en de kwaliteitsbewakers anderzijds.
   Hoe dat probleem op te lossen? Om te beginnen maar eens door de zittende CEO te ontslaan. Dat is inmiddels gebeurd, maar heb je daarmee de bedrijfscultuur veranderd? Dat lijkt mij niet. Inmiddels heeft de grootste vakorganisatie een plek in de raad van bestuur opgeëist, omdat het bedrijf moet worden beschermd tegen zichzelf.
2. **Automatische interventies**
   Het probleem met twee fatale crashes (2018, Indonesië,

2019 Ethiopië) bleek vermoedelijk te schuilen in de MCAS. (Maneuvering Characteristics Augmentation System). Dat is een vernuftig vaantje dat de AoA (invalshoek stroming) opmeet en corrigeert wanneer die verraderlijk wordt: een te grote invalshoek kan immers overtrek en verlies van draagkracht betekenen…
Maar dan lees ik in de literatuur dat de MCAS is aangepast in dier voege dat de vlieger het systeem altijd kan overrulen. Maar pardon? Was dat dan niet zo?
Ik zou zeggen: een basisregel bij elk geautomatiseerd systeem in de luchtvaart zou toch moeten zijn dat de vlieger de baas blijft? Als dat niet zo was, zat er dan een fundamentele fout in dit systeem, los van eventuele disfunctionele sensoren?

3. **De vliegtuigenmarkt**
Belangrijk bij de beslissingen is altijd welke marktkrachten werken. Airliners zijn dure dingen, dus de aankoop is niet elk luchtvaartbedrijf gegeven. Dan is vaak een ingewikkelde leaseconstructie een oplossing.
Maar die bundeling van een groot vermogen is dan weer bepalend voor de dikte van het orderboek, waar de industrie het van moet hebben. Het is alleen ook een invloed op de marktbewegingen, waarvan niet alles helder is. Dus zien we daarvan de buitenkant: Boeing die marktaandeel verliest aan Airbus.
Mogelijk heeft Airbus minder problemen met de kwaliteit, omdat het harde kapitalisme van de V.S. geremd wordt door managementstijl of medezeggenschap van de arbeid. Maar het is een vraag, die de Europese toezichthouders ook zou mogen bezighouden.
Zoals Catherina Pistor in Social Europe schrijft: “Will Boeing crash shareholder value?”

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

Geen vliegsnelweg boven ons hoofd’, Arnhem is tegen nieuwe vliegroute

Geen vliegsnelweg boven ons hoofd’, Arnhem is tegen nieuwe vliegroute

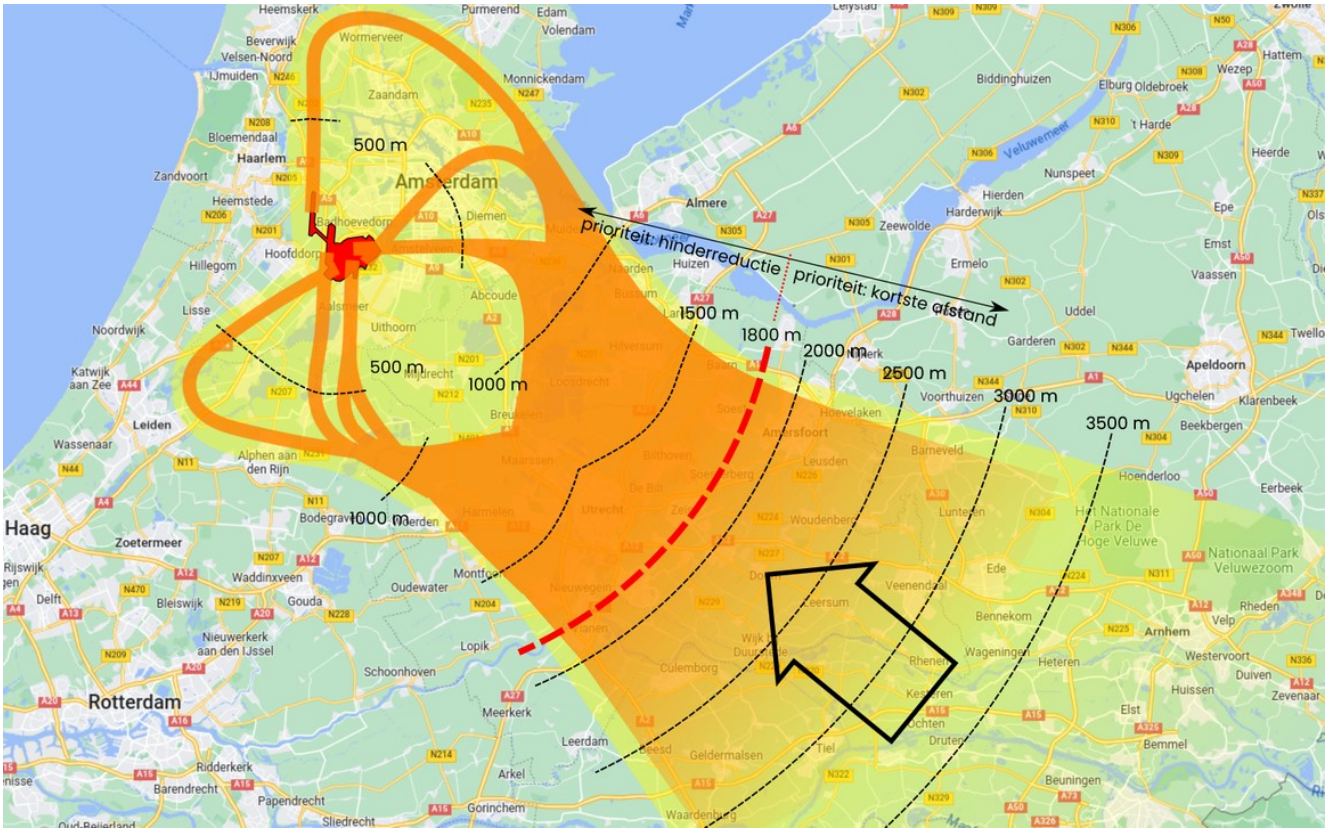
Bron: Omroep Gelderland d.d. 12 april 2024

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

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

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

Dat wordt nog in beeld gebracht.



’s Werelds snelste vliegtuig Overture komt eraan

’s Werelds snelste vliegtuig Overture komt eraan

Auteur: Peter de Raaf

De Amerikaanse vliegtuigbouwer Boom Supersonic, het bedrijf dat ’s werelds snelste vliegtuig Overture bouwt, heeft op 22 maart 2024 vanuit het testcentrum van het bedrijf in de Mojave Air & Space Port in Californië VS, met succes de eerste

vliegtest van zijn XB-1 supersonische demonstratie jet afgerond. Het is de laatste stap in de ontwikkeling van het eerste commerciële supersonische vliegtuig sinds Concorde. De demonstratie jet bereikte tijdens de vlucht een hoogte van 7.120 voet en snelheden van 238 knopen (273 mph) en bereikte al zijn testdoelstellingen.

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

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

Basis voor ontwikkeling van Overture

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

- **Augmented reality vision systeem:** twee op de neus gemonteerde camera’s, digitaal uitgebreid met houdings- en vliegroute-indicaties, voeden een pilotendisplay met hoge resolutie dat een uitstekend zicht op de landingsbaan mogelijk maakt. Dit systeem maakt een verbeterde aerodynamische efficiëntie mogelijk zonder het gewicht en de complexiteit van een beweegbare neus.
- **Digitaal geoptimaliseerde aerodynamica:** Ingenieurs gebruikten computationele vloeistof dynamicasimulaties om duizenden ontwerpen voor XB-1 te onderzoeken. Het resultaat is een geoptimaliseerd ontwerp dat een veilige en stabiele werking bij het opstijgen en landen

combineert met efficiëntie bij supersonische snelheden.
- **Koolstofvezelcomposieten:** XB-1 is bijna volledig gemaakt van koolstofvezelcomposietmaterialen, waardoor het een geavanceerd aerodynamisch ontwerp kan realiseren in een sterke, lichtgewicht structuur.
- **Supersonische inlaten:** De motor van de XB-1 zuigt langzame supersonische lucht in tot subsonische snelheden, waardoor kinetische energie efficiënt wordt omgezet in drukenergie, waardoor conventionele straalmotoren de XB-1 kunnen aandrijven vanaf het opstijgen tot en met de supersonische vlucht.

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

Meer informatie over XB-1
Meer informatie over Overture

Boeing en de kwaliteit

Boeing en de kwaliteit

Auteur: Tom van Doormaal

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

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

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

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

Korte inhoud

Eerst maar even de korte inhoud: Boeing heeft al enige jaren problemen met de kwaliteit van hun product. Dat heeft ook ongelukken opgeleverd met veel slachtoffers. Het is Boeing komen te staan op een groeiende achterstand in opties en verkopen in vergelijking met de grote concurrent Airbus.
In januari verloor een Boeing 737 Max een deur, in volle vlucht, gelukkig zonder slachtoffers. De FAA onderzocht het incident en miste vier van de noodzakelijke acht bouten. Een marginale kwestie leek te zijn dat die bouten gemaakt waren in Maleisië.
Sinds januari verloor Boeing in aandelenwaarde ongeveer 60 miljard. Voordien ging het al niet goed. In 2023 leverde Airbus 735 nieuwe vliegtuigen af, Boeing maar 528. Airbus had een orderboek van 8600 nieuwe vliegtuigen, Boeing 5626. De leidende positie in productie van passagiersvliegtuigen lijkt verloren en moeilijk te herwinnen.
Dat is nogal wat. Klokkenluider John Barnett was 30 jaar kwaliteitsmanager geweest bij Boeing en verwikkeld in een procedure over het niveau van kwaliteitsbewaking bij Boeing. Had zijn aandacht voor kwaliteit een verwoestend gevolg voor de prijs?

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

Kwaliteitscontrole

De geschiedenis over gebrekkige kwaliteitscontrole is niet kort. In 2001 heeft een ingenieur van Boeing gewaarschuwd tegen de beslissing van het bedrijf om essentiële onderdelen van het vliegtuig te outsourcen (elders te laten maken). Dat was goedkoper; maar de ervaring van de in bonden georganiseerde werkvloer verdween daardoor.
Maar de financiële belangen wilden een winstmakender productie en het management van Boeing kwam meer van de financiële kant dan van de productiekant, dus de eisen van de aandeelhouders en financiers werden vlot aanvaard.
Nu is na een aantal incidenten rond de veiligheid een immense schade ontstaan, achterstand opgelopen bij concurrent Airbus en het probleem van de kwaliteitscontrole is nog niet opgelost met de net vervangen bedrijfstop.
Het doet denken aan de kinderopvangtoeslagen affaire. De belastingdienst gaat genadeloos op jacht nar vermeende fraudeurs, harkt kleine coupures binnen, maar veroorzaakt immense problemen; de staat moet miljarden ophoesten om dit probleem ordelijk te repareren. Alleen ordelijk?

Economie

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

de CEO’s wordt sterk bepaald door het denken in groot geld en aandeelhouderswaarde, meer dan door productie van kwaliteit door gegroeide en opgeleide deskundigheid in het bedrijf zelf.
Wie zijn die aandeelhouders? Boeing is grotendeels in handen van vier groepen van investeerders, die alleen winst willen maken. Airbus heeft ook vier grote aandeelhouders: de Franse regering, de Capital Research and Management Company en de Spaanse regering.
Airbus is een combinatie van Duitse, Franse en Spaanse bedrijven en werkzaam in landen waar de arbeiders traditioneel meer macht en invloed kunnen uitoefenen dan in de V.S. het geval is.

Kwaliteit en vliegveiligheid

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

Luchtvaart

Ooit schreef Ralph Nader een pamflet tegen de auto-industrie: “Unsafe at any speed”. Of het zo slecht is met de huidige productie van passagiersvliegtuigen, zou ik niet durven zeggen. Maar dat er veel incidenten zijn, die een technische oorzaak hebben, is een teken dat het nodig is de structuur van de besluitvorming te analyseren.
De kwaliteitscontrole kost geld en vertraagt: het zal wel. Financiële belangen mogen schter niet veroorzaken dat grote

aantallen mensen verongelukken.

Bron: Why Boeing is such a shitty company