

Kabinet besluit eind mei, begin juni, tot opening Lelystad Airport, ook groen licht voor F-35

Kabinet besluit eind mei, begin juni, tot opening Lelystad Airport, ook groen licht voor F-35

Door: ANP/Reismedia

Lelystad Airport gaat open voor vakantievluchten en wordt daarnaast ook de basis van de nieuwe F-35's. Dat plan ligt op tafel in het kabinet en daar wordt waarschijnlijk binnen twee weken mee ingestemd, bevestigen Haagse ingewijden na berichtgeving van De Telegraaf. Daarmee lijkt er eindelijk duidelijkheid te komen over de toekomst van de luchthaven.

Het voornemen is dat over uiterlijk twee weken in de ministerraad twee besluiten worden genomen. Het eerste is de openstelling van Lelystad Airport voor maximaal 10.000 vliegbewegingen voor het zogeheten 'groothandelsverkeer', dus vakantievluchten. Het gaat dan om zo'n veertien a vijftien retourvluchten per dag en 1,5 tot 2 miljoen passagiers per jaar.

Het tweede besluit dat voorligt is om de bijbestelde F-35-gevechtsvliegtuigen daar te plaatsen. Uit een recent onderzoek van Defensie werd al duidelijk dat Lelystad de meest voor de

hand liggende optie zou zijn voor de gevechtsvliegtuigen, omdat geluidshinder voor omwonenden daar het minst zou zijn. Inmiddels koerst het kabinet dus op die locatie. Daarmee wordt Lelystad straks dus zowel voor civiel als militair vliegverkeer gebruikt, net als Eindhoven Airport.

Nadat het kabinet instemt met de plannen duurt het mogelijk nog wel twee jaar voordat het vliegveld in gebruik kan worden genomen voor vakantievluchten. Het luchthavenbesluit moet worden aangepast en de natuurvergunning moet nog worden verleend.

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 toeslagenaffaire 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.

Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

Europees milieurapport over de luchtvaart 2025

Voor alle economische sectoren is duurzaamheid van cruciaal belang. Dat geldt dus ook voor de luchtvaart, waar inmiddels kritischer wordt gekeken naar de negatieve effecten ervan (lawaai, luchtkwaliteit en klimaatverandering) op de gezondheid en de levenskwaliteit van Europese burgers en de wens bestaat om hier meer actie tegen te ondernemen.

De luchtvaartsector geldt als een sector waarin lastig nul CO₂-uitstoot kan worden bereikt, maar de afgelopen drie jaar is vooruitgang geboekt met belangrijke beleidsmaatregelen en wet- en regelgeving om de broodnodige doelstellingen te verwezenlijken, zoals de Europese Green Deal, de Europese klimaatwet, de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, het actieplan om vervuiling tot nul terug te brengen, de ReFuelEU Luchtvaartverordening en een herzien emissiehandelssysteem (een regeling om luchtvaartemissies te compenseren door de emissies in andere sectoren te verminderen). Onder het betreffende inhoudelijke gedeelte vindt u meer informatie over dit beleid.

Bij het zoeken naar verbeteringen is het cruciaal om een duidelijk beeld te hebben van de milieuprestaties en de uitdagingen waar de sector voor staat. Daarom publiceert EASA om de drie jaar het Europees milieurapport over de luchtvaart, dat een objectief, duidelijk en nauwkeurig overzicht biedt van de historische en verwachte prestaties van de sector. Het bevat ook aanbevelingen aan verschillende soorten belanghebbenden, zodat duurzaamheidsdoelen in concrete acties kunnen worden omgezet.

Het meest recente rapport kwam begin 2025 uit. U vindt het hier: https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/eaer-downloads/EASA_EAER_2025_BROCHURE_NL_v3.pdf

Onderdelen en hoofdpunten van het rapport

Het Europees milieuraapport over de Europese luchtvaart 2025 beslaat de volgende gebieden:

- Overzicht van de luchtvaartsector
- Milieueffecten van de luchtvaart
- Technologie en ontwerp
- Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer
- Luchthavens
- Duurzame luchtvaartbrandstof
- Marktgerichte maatregelen
- Internationale samenwerking
- Luchtvaartemissies

In 2022 waren vluchten vanuit de EU27 en de EVA-landen (IJsland, Liechtenstein, Zwitserland en Noorwegen) verantwoordelijk voor 12 % van de totale uitstoot van broeikasgassen door vervoer en 4 % van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU-27+EVA.

De klimaatimpact van de luchtvaart wordt veroorzaakt door zowel CO₂- als niet-CO₂ emissies. Die omvatten stikstofoxiden (NO_x), fijnstof (roet), zwaveloxiden (SO_x) en waterdamp alsmede de hieruit voortvloeiende effecten van de vorming van condensatiestrepen en cirruswolken en interacties tussen aerosolen en wolken.

CO₂-emissies van de luchtvaart

De luchtvaart was in 2023 verantwoordelijk voor ongeveer 2,5 % van de wereldwijde CO₂-emissies. De absolute emissies zijn aanzienlijk toegenomen. 47 % van de totale CO₂-emissies van de luchtvaart tussen 1940 en 2019 vond plaats sinds 2000.

Luchtverkeersbeheer en luchtverkeer

Hoe vliegtuigen worden geëxploiteerd en hoe het luchtruim wordt gebruikt, heeft invloed op de emissies. Om de ambitieuze milieudoelstellingen te halen, moeten vliegtuigen efficiënter worden ingezet zodat er minder brandstof wordt verbruikt en de uitstoot daalt. In de afgelopen drie jaar hebben zich enkele ontwikkelingen voorgedaan op dit gebied, met name de aanpassing in 2024 van het “Europese masterplan voor luchtverkeersbeveiliging”, dat tot doel heeft om van Europa het meest efficiënte en milieuvriendelijke luchtruim ter wereld te maken. Door de uitvoering van het masterplan zou de uitstoot van CO₂ per vlucht in 2025 met 9,3 % kunnen worden verlaagd.

Luchthavens

Naast broeikasgasemissies is lawaai van luchtvaartactiviteiten een milieueffect dat vooral relevant is op luchthavens en hun omgeving. In het Europees milieurapport over de luchtvaart 2025 vindt u ook gegevens over geluidsprestaties van luchtvaartuigen

Luchthavens spelen een rol bij het op verschillende manieren verminderen van emissies, onder meer door het optimaliseren van vliegroutes, elektrificatie van grondvoertuigen en infrastructuur, verduurzaming van grondactiviteiten, zoals taxiën op één motor, het verbeteren van het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF's) en het onderzoeken van alternatieve bronnen van koolstofarme energie, zoals waterstof en elektriciteit.

Technologie

Het aantal nieuwe gecertificeerde grote transportvliegtuigen, zoals de commerciële vliegtuigen waarmee we reizen, en motortypen was de afgelopen jaren beperkt en leverde slechts

marginale verbeteringen op milieugebied op. De invoering van nieuwe vliegtuigen met een betere brandstofefficiëntie die minder lawaai produceren, is een belangrijke mitigerende maatregel, maar het kost tijd om ze te ontwikkelen en in bedrijf te stellen in de wereldwijde vloot. Het gebruik van alternatieve energiebronnen, zoals elektriciteit en waterstof, is voor grotere vliegtuigen nog geen haalbare kaart.

De algemene luchtvaart (kleinere lichte vliegtuigen voor recreatief gebruik of privévervoer) wordt echter gezien als proeftuin voor het ontwikkelen, testen en industrialiseren van innovaties en kan de drijvende kracht zijn achter verbeteringen in de hele luchtvaartsector.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen

Dit is een van de gebieden waarop onlangs, sinds de goedkeuring van de ReFuelEU Luchtvaartverordening in 2023, een grote stap is gezet. Deze wetgeving bevat bindende streefcijfers voor het aanbod van duurzame luchtvaartbrandstoffen op Europese luchthavens, die geleidelijk toenemen van 2 % in 2025 tot 70 % in 2050.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen hebben het potentieel om over de gehele levenscyclus gezien significant minder CO₂ of zelfs helemaal geen CO₂ uit te stoten in vergelijking met conventionele vliegtuigbrandstoffen, een besparing die voornamelijk tijdens het productieproces wordt bereikt. In 2024 hadden SAF's een aandeel van slechts 0,53 % in de wereldwijd gebruikte vliegtuigbrandstoffen. Om aan toekomstige verplichtingen en doelstellingen te voldoen, is een aanzienlijke uitbreiding van de productiecapaciteit nodig. Een groot probleem met SAF's is de prijs: deze kunnen 3 tot 10 keer meer kosten dan conventionele brandstof. Naar verwachting zullen de prijzen echter dalen naarmate de productie toeneemt.

Marktgerichte maatregelen

Marktgerichte maatregelen zijn mechanismen om emissies te compenseren. [Meer informatie hierover vindt u in dit EASA Lichtpartikel over dit onderwerp](#). Voor de luchtvaart zijn de bekendste regelingen het emissiehandelssysteem van de EU (EU-ETS) en Corsia van de ICAO. Een recente herziening van het EU-ETS in 2023 omvat een geleidelijke afschaffing van de toewijzing van gratis emissierechten aan luchtvaartmaatschappijen en een verlaging van het emissieplafond voor de luchtvaart vanaf 2024. Hierdoor zullen emissierechten duurder worden en worden emissiereducties binnen de luchtvaartsector gestimuleerd.

Internationale samenwerking

De luchtvaart is van nature internationaal en bijgevolg kan duurzaamheid van de sector alleen worden bereikt als iedereen meedoet. Er zijn verschillende milieubeschermingsprogramma's opgezet, met name door de EU en de ICAO, om samen met partnerlanden te werken aan gemeenschappelijke doelen. Europese entiteiten alleen al hebben sinds 2022 samengewerkt met 112 partnerlanden en hebben naar schatting 20 miljoen EUR uitgetrokken voor milieubeschermingsprojecten in de burgerluchtvaart.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/european-aviation-environmental-report-2025>

Ronald Schnitker

Nieuw EU-label voor vluchtemissies

Nieuw EU-label voor vluchtemissies

Bron: Directorate-General for Mobility and Transport | 18 december 2024

EU introduceert Flight Emissions Label voor beter geïnformeerd en duurzaam reizen.

Op 18 december 2024 heeft de Commissie een verordening aangenomen tot invoering van een vluchtemissielabel (FEL), dat een duidelijke en betrouwbare methode biedt voor de berekening van vluchtemissies. Luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren binnen de EU of vertrekken vanuit de EU, kunnen zich vrijwillig aansluiten bij dit label, dat vanaf juli 2025 volledig operationeel zal zijn. Tegen het begin van de volgende zomer zullen passagiers de mogelijkheid hebben om de geschatte uitstoot van broeikasgassen (BKG) van hun vlucht (uitgedrukt in kilogrammen kooldioxide-equivalent (kg CO₂eq)) te bekijken en te vergelijken, waardoor ze beter geïnformeerde aankoopbeslissingen kunnen nemen.

Momenteel leidt het ontbreken van een gemeenschappelijke methodologie en criteria voor het schatten van vluchtemissies ertoe dat luchtvaartmaatschappijen en ticketverkopers emissieniveaus rapporteren met behulp van ongelijksoortige methodologieën die niet noodzakelijkerwijs vergelijkbaar zijn. Het Flight Emissions Label wil hier verandering in brengen

door een betrouwbare en geharmoniseerde methodologie vast te stellen voor het schatten van vluchtemissies, waarbij rekening wordt gehouden met factoren zoals het vliegtuigtype, het gemiddelde aantal passagiers en het vrachtvolume aan boord, evenals de gebruikte vliegtuigbrandstof.

Bij het online zoeken naar vluchten of het boeken van tickets wordt een speciaal logo weergegeven naast de vluchtemissiegegevens, om te garanderen dat de informatie betrouwbaar is. Dit zal passagiers helpen weloverwogen beslissingen te nemen en hen te beschermen tegen misleidende greenwashing-claims.

Het Flight Emissions Label zal de overgang van de luchtvaart naar netto nul ondersteunen door te zorgen voor eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen, het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) te bevorderen en vlootvernieuwing te ondersteunen. Aangezien de schattingen gebaseerd zijn op werkelijke verbruiksgegevens, zal het luchtvaartmaatschappijen ook aanmoedigen om efficiënter en duurzamer te werken.

Volgende stappen

Uiterlijk op **1 februari 2025** kunnen luchtvaartmaatschappijen die vluchten uitvoeren binnen de EU of vertrekken vanuit de EU ervoor kiezen om deel te nemen aan het Flight Emissions Label. Daartoe moeten zij de vereiste gegevens aan het EASA verstrekken. De eerste vlucht labels zullen dan uiterlijk op 1 juli 2025 door het EASA worden toegekend en zullen van toepassing zijn op vluchten die tijdens het winterseizoen van 2025 zijn gepland.

Achtergrond

Het label vluchtemissies is voorzien in artikel 14 van de [ReFuelEU-luchtvaartverordening](#). Deze verordening maakt deel uit van de bredere strategie van de EU ter bevordering van

duurzame luchtvaart, met de nadruk op het vergroten van het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) door middel van verschillende initiatieven, waaronder **ReFuelEU Aviation**, het **EU-emissiehandelssysteem** (EU-ETS) en andere maatregelen. Het doel is om eerlijke concurrentie in de luchtvaartindustrie te waarborgen en tegelijkertijd de overgang naar duurzamere praktijken aan te moedigen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de EU en niet-EU-landen, die onder het toepassingsgebied van ReFuelEU Aviation vallen, kunnen ervoor kiezen om op vrijwillige basis deel te nemen aan het Flight Emissions Label. Om een gelijk speelveld te behouden, verbiedt de regeling particuliere initiatieven om informatie over EU-vluchtemissies aan passagiers te tonen, zodat alle exploitanten zich aan dezelfde normen houden.

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-introduces-flight-emissions-label-more-informed-and-sustainable-travelling-2024-12-18_en

Rechtbank	Oost-Brabant
verwerpt	bezwaren
Airport	Kempen

Rechtbank	Oost-Brabant
verwerpt	bezwaren
	Kempen

Airport

Zinkfabriek Nyrstar mag onder vertrekroute nieuw zonnepark aanleggen

Bron: Eindhovens Dagblad, 5 oktober 2024

Nyrstar in Budel kan doorgaan met de plannen voor het aanleggen van een nieuw zonnepark. De rechtbank in Den Bosch gaat niet mee in de bezwaren van Kempen Airport.

Vliegvelddirecteur Noud Fransen stapte onlangs naar de rechter vanwege de plannen voor een nieuw zonnepark dat recht onder de vliegroute komt te liggen. Hij vreest voor extra overlast voor de omgeving door uitwijkende vliegtuigen. De panelen komen namelijk te liggen tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. Fransen verwacht dat piloten daar niet overheen zullen vliegen, onder meer vanwege het gevaar bij een eventuele noodlanding. Door om de zonnepanelen te vliegen zullen vliegtuigen in het vervolg dichterbij Budel-Dorplein vliegen, waardoor de overlast daar volgens hem toeneemt.

Volgens Fransen heeft de luchthaven nu nooit geluidsklachten. “Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen”.

De bestuursrechter ging daar niet in mee en oordeelde dat alleen de vrees voor klachten uit Budel-Dorplein onvoldoende reden is om de vergunning voor het zonnepark te weigeren.

De provincie Noord-Brabant denkt dat het met het uitwijken door de piloten wel mee zal vallen.

Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Bron: Eindhovens Dagblad □ 3-9-2024

Kempen Airport vreest toename geluidshinder vanwege zonnepark

Kempen Airport sprak op 3 september 2024 voor de bestuursrechter in Den Bosch haar vrees uit voor toename geluidshinder in Dorplein door nieuw zonnepark onder vliegroute. De luchthaven voorziet onder meer extra overlast door uitwijkende vliegtuigen.

Nee, ze zijn echt niet tegen zonnepanelen an sich, maar het vliegveld wil vooral 'waarschuwen dat de omgeving zich gaat roeren vanwege de overlast' als de panelen er straks liggen.

Er zijn ook diverse partijen in de rechtszaal aanwezig die het zonnepark wel graag zien komen. Vertegenwoordigers van energiebedrijf Statkraft, zinkfabriek Nyrstar, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck kwamen dinsdag naar Den Bosch om de plannen toe te lichten en te verdedigen.

Het geplande nieuwe zonnepark is een project van het Noorse Statkraft en komt te liggen op het terrein van Nyrstar. De gemeente Cranendonck 'ziet de noodzaak om duurzame energie op te wekken en omarmt het voornemen om het zonneveld te plaatsen'. Ten slotte gaat de provincie over de benodigde vergunning.

"We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen" meent Noud Fransen, directeur van Kempen Airport.

Het gaat Kempen Airport vooral om de locatie. De panelen staan

ingetekend op een terrein tussen het vliegveld en Budel-Dorplein in. *“Precies onder de vliegroute”,* vertelt Noud Fransen van Kempen Airport. *“Piloten zullen niet over dit soort velden vliegen, maar hun route iets wijzigen en er omheen gaan.”*

In dat geval wordt er, zo is de verwachting, dichterbij Budel-Dorplein gevlogen waardoor de overlast daar toeneemt. *“We hebben nu nooit geluidsklachten, dat is zeer uniek in Nederland. Die verwachten we met de komst van het park wel te krijgen.”*

Veiligheid bij een mogelijke noodlanding

Naast de overlast in Dorplein door het omvliegen, maakt Fransen zich ook grote zorgen over de veiligheid bij een mogelijke noodlanding. „Piloten zullen zeggen: ‘Als ik hier overheen vlieg en er gebeurt iets, dan vlieg ik onmiddellijk in brand.’ Elektriciteit en brandstoflekkage zijn daarvoor de ideale combinatie. Zij zullen er dus waarschijnlijk omheen vliegen om in het geval van een calamiteit op een andere plek te kunnen landen.”

Uitbreiding bestaande zonnepark

Overigens heeft Nyrstar al behoorlijk wat zonnepanelen liggen. Op het terrein van de zinkfabriek is al een zonnepark van 60 hectare dat ook wordt geëxploiteerd door Statkraft. Een tweede park, dat de capaciteit van het huidige zonnepark ongeveer zou verdubbelen, is nog niet aangelegd. De gemeente gaf hiervoor zo'n twee jaar geleden al groen licht, waarna Kempen Airport ook de gang naar de rechter maakte om deze tegen te houden. Deze zaak moet nog behandeld worden door de Raad van State. Over de huidige zaak verwacht de rechtbank in Den Bosch over zes weken uitspraak te doen.

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Breda Airport biedt vanaf nu nieuwe milieuvriendelijkere brandstof AVGAS UL94

Bosschenhoofd, 28 juni 2024

Breda International Airport is sinds begin mei als eerste luchthaven in Nederland begonnen met het aanbieden van Avgas UL94. Deze nieuwe brandstof is vergelijkbaar met andere luchtvaartbrandstoffen, maar dan zonder het ingrediënt TEL (TetraEthyllood). Hierdoor is deze nieuwe brandstof milieuvriendelijker. De aanduiding UL betekent “unleaded”, oftewel loodvrij.

Directeur Jan Voeten legt uit: “Als regionaal vliegveld zijn we ons zich sterk bewust van onze maatschappelijke rol en wensen daar ook uitdrukkelijk een voortrekkersrol in te spelen. Na een grondige analyse bleek dat deze brandstof kan gebruikt worden door het grootste deel van de toestellen die op Breda Airport vliegen of ons vliegveld aandoen.”

Door deze nieuwe brandstof aan te bieden naast de klassieke Avgas 100LL biedt Breda Airport een interessant alternatief voor piloten. Bovendien is de prijs aan de pomp op dit moment 50 Eurocent per liter lager dan de traditionele

vliegtuigbrandstof.

“UL94 is een gecertificeerde luchtvaartbrandstof die alle kwalitatieve eigenschappen heeft van de klassieke AVGAS, maar zonder TEL” gaat Sven Schepers, Directeur van brandstofdistributeur Check Six, verder. “Het staat vliegvelden toe een groot deel van hun vloot te laten vliegen op een milieuvriendelijkere variant zonder daarbij kostbare technische aanpassingen te moeten doen aan de vliegtuigen, en dit tegen een prijs die aanmerkelijk lager ligt dan de klassieke brandstof. Letterlijk een win-winsituatie dus.”

Over Breda International Airport:

Breda International Airport (BIA) is een groeiende, modern uitgeruste regionale luchthaven die diverse EASA Approved Training Organisations, vliegtuigonderhoud en hoogtechnologische bedrijven huisvest. Met zijn hoogwaardige kantoorruimte, hangaars en horeca biedt het vliegveld ook diverse state of the art voorzieningen voor internationale zakenvluchten en de recreatieve luchtvaart. Tevens faciliteert het permanent een luchtvaartmuseum met een eigen, unieke vliegende collectie evenals de oudste parachutistenvereniging van Nederland. Kortom, Breda International Airport – Where History Flies In Formation With The Future.

Over Check Six:

Check Six is een onafhankelijk distributeur in luchtvaartbrandstoffen die zich als doel gesteld heeft een kwalitatieve service te bieden naar kleine en middelgrote vliegvelden en helihavens.

Check Six tracht naast het aanbieden van de klassieke luchtvaartbrandstoffen ook een aanspreekpunt te zijn en zijn klanten te begeleiden in de transitie naar nieuwe types van brandstoffen zoals UL94 en SAF (Sustainable Aviation Fuel).

Voor meer informatie:

Breda Airport

Contact: Jan Voeten

j.voeten@breda-airport.eu

Check Six Aviation Fuels

Contact: Sven Schepers

inquiry@checksix.eu

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

**EASA ondersteunt de
opschaling van duurzame
luchtvaartbrandstoffen**

EASA ondersteunt de opschaling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), via het nu operationele EU SAF Clearing House, als een cruciale stap voorwaarts in het verminderen van luchtvaartemissies. De missie van het EU SAF Clearing House is om zoveel mogelijk barrières weg te nemen ter ondersteuning van de EU- en internationale inzet van SAF's en de goedkeuring van nieuwe SAF-routes.

Snelle acceptatie van SAF wordt gezien als de snelste manier om de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verbeteren, maar om dit te laten gebeuren is het essentieel dat er meer

SAF beschikbaar is voor gebruik en dat de voorraad voldoet aan de strenge eisen voor toepassing in de luchtvaart.

Het SAF-clearinghouse van de EU fungeert als een one-stop-shop voor brandstofproducenten om hen alles te bieden wat nodig is voor een efficiënte ASTM D4054-standaardevaluatie, de standaard waartegen nieuwe SAF-routes worden geëvalueerd, inclusief “pre screening”, gedeeltelijke financiering voor testen en het schrijven van rapporten.

Volgens EASA zal de vraag naar SAF zal steeds meer toenemen om te voldoen aan de doelen die in de [ReFuelEU-verordening voor de luchtvaart](#) zijn opgenomen. Via het SAF-clearinghouse van de EU wil EASA ervoor zorgen dat de brandstofindustrie de steun krijgt die nodig is om SAF voor de luchtvaart te ontwikkelen, zodat hun innovatie-inspanningen niet tevergeefs zijn en er meer SAF op de markt wordt gebracht.

Zie ook een infographic overzicht van de [diensten van het EU SAF Clearing House](#).

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

Bron: EASA Newsroom, 9 juli 2024

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](https://stoeries.nl)

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 aanvliegeroute 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.

