

ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol

ILT start met slothandhaving general aviation op Schiphol

Vanaf 31 maart start de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met de slothandhaving voor de general aviation (GA) op Schiphol. Dit betekent dat de inspectie gaat handhaven op het misbruik van de toegewezen tijdsperiodes (slots) door de recreatieve luchtvaart, privéjets en de niet-commerciële zakelijke luchtvaart.

Om bij te dragen aan het voorkomen van geluidsoverlast voor omwonenden, kijkt de ILT vooral naar het mogelijk ongeoorloofd uitvoeren van nachtvluchten door de general aviation. Overheidsvluchten, noodlandingen en humanitaire vluchten zijn [uitgezonderd van de regels voor slotgebruik](#).

[EU regels voor slotgebruik](#)

De ILT gaat na het zomerseizoen de slothandhaving voor de GA uitbreiden naar Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. Op deze luchthavens handhaaft de ILT al op slotmisbruik door de commerciële luchtvaart.

Landen en opstijgen gecoördineerd

Heel drukke luchthavens zijn aangewezen als volledig gecoördineerde luchthaven. Hierdoor mogen luchtvaartmaatschappijen alleen binnen een toegewezen slot landen of opstijgen. Dit geldt voor Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. In Nederland wijst de onafhankelijke slotcoördinator Airport Coordination

Netherlands (ACNL) de slots aan voor deze luchtvaartmaatschappijen en GA-operators.

[Airport Coordination Netherlands \(ACNL\) website](#)

ACNL monitort naleving van de slots en rapporteert overtredingen aan de ILT. De ILT onderzoekt deze en bepaalt welke interventie nodig is. Afhankelijk van de ernst van de overtreding kan de ILT bijvoorbeeld een waarschuwing geven, een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom opleggen.

Slots general aviation op Schiphol

De GA-slots worden per dag aangevraagd. Het gaat dan om circa 2 tot 3 procent van het totale aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven.

Van een overtreding is sprake als de GA:

- Op Schiphol in de nacht vliegt met een slot voor overdag. Nachtvluchten zijn in principe niet toegestaan voor de GA. Behalve als het gaat om overheidsvluchten, noodlandingen of humanitaire vluchten.
- Vliegt zonder een slot.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot niet gebruikt.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot gebruikt op een ander tijdstip dan toegewezen.
- Herhaaldelijk en opzettelijk een slot op een andere manier gebruikt dan toegewezen.

[Bron: Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\)](#)

E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid

E4FC Manifest: geactualiseerd luchtvaartbeleid

Europeans for Fair Competition (E4FC) pleit voor een coalitie van Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen en vakbonden die werknemers van luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen die strijden voor eerlijke concurrentie en hoge sociale normen – voor alomvattende en consistente regelgevingskaders voor zowel de interne als de externe luchtvaartmarkten van de EU en roept zij op tot een geactualiseerd luchtvaartbeleid dat geschikt is voor een nieuw tijdperk en waarin de belangrijkste beleidsprioriteiten voor de toekomst van de luchtvaartindustrie in de EU worden benadrukt.

E4FC heeft daarom een geactualiseerd luchtvaartbeleid gepubliceerd in de vorm van een manifest.

2024 is een cruciaal jaar in de Europese Unie: met de nieuwe zittingsperiode van het Europees Parlement die in juli begint en het nieuwe college van commissarissen dat tegen het einde van het jaar aantreedt, zullen de strategische prioriteiten van de EU voor de komende vijf jaar opnieuw worden gedefinieerd. De huidige mondiale economische en geopolitieke uitdagingen onderstrepen het belang van het herstel en de versterking van het concurrentievermogen van de Europese industrie, met inbegrip van hoge sociale normen en duurzaamheid.

In het manifest stelt E4FC dat luchtconnectiviteit in de afgelopen decennia een fundamentele logistieke pijler van de mondiale samenleving is geweest. Europese

netwerkluchtvaartmaatschappijen hebben geavanceerde hub-and-spoke-systemen gebouwd, die connectiviteit bieden voor alle Europese burgers en vracht binnen Europa en wereldwijd. Ze vervullen ook een vitale functie bij het verbinden van minder populaire Europese bestemmingen. De COVID-19-pandemie heeft de essentiële rol van de luchtvaartindustrie aangetoond bij het waarborgen van connectiviteit, het repatriëren van burgers en het vervoeren van maskers en medische apparatuur. Toen de gevolgen van de pandemie wegebden, faciliteerden Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen het herenigen van families, vrienden en zakenpartners, waardoor het toerisme, de productie van goederen en de economische activiteiten in het algemeen weer op gang kwamen.

EU-luchtvaartmaatschappijen opereren in een sterk gereguleerde omgeving, waarbij de aanpak van klimaat gerelateerde risico's een van de strategische prioriteiten is. De luchtvaart is echter een mondiale industrie en de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU concurreren op internationaal niveau om Europa met de rest van de wereld te verbinden. Vaak opereren concurrenten van buiten de EU die ook de Europese markt bedienen, in een veel gunstiger regelgevingskader voor het bedrijfsleven. Toch nemen de netwerkluchtvaartmaatschappijen van de EU hun verantwoordelijkheid en spelen zij een belangrijke rol in de wereldwijde energietransitie van de sector.

De sector is ook getuige geweest van toenemende concurrentie door de invoering van nieuwe EU-bedrijfsmodellen en de toenemende toegang van niet-EU-luchtvaartmaatschappijen tot de interne markt van de EU. In tegenstelling tot de inspanningen van de meeste Europese netwerkluchtvaartmaatschappijen om fatsoenlijke relaties met hun personeel op te bouwen en hoge sociale normen te handhaven, maken nieuwe bedrijfsmodellen vaak gebruik van mazen in de wet om de toepasselijke arbeids- en sociale wetgeving te omzeilen.

Bovendien bieden sommige concurrenten van buiten de EU een

lagere sociale bescherming voor hun werknemers en worden ze vaak geconfronteerd met geen of minder strenge duurzaamheidseisen, wat leidt tot nog lagere operationele kosten.

[Link naar het manifest](#)

Expertisecentrum Luchtvaart van OM Noord-Holland gelanceerd

Expertisecentrum Luchtvaart van OM Noord-Holland gelanceerd

Bron: <https://www.om.nl/onderwerpen/luchtvaart>

Foto's: Ronald Schnitker

Het nieuwe Expertisecentrum Luchtvaart van het Openbaar Ministerie is op donderdag 28 maart 2024 officieel gelanceerd tijdens een symposium in Madurodam.



Het Expertisecentrum Luchtvaart bestaat sinds 1 januari 2024. De landelijk luchtvaartofficier en drie andere OM-medewerkers vullen een groot deel van hun werkweek met luchtvaartkwesities. Het opsporings- en vervolgingsbeleid in luchtvaartzaken is sinds 2006 vastgelegd in een aanwijzing van het College van procureurs-generaal. Hierin staat vastgelegd hoe er gehandeld moet worden bij luchtvaartincidenten die het strafrecht raken.

Luchtvaartveiligheid

Het OM in Noord-Holland behandelt alle zaken binnen de burgerluchtvaart in Nederland waarbij de luchtvaartveiligheid in het geding is en er mogelijk sprake is van een strafbaar feit.

De functie van landelijk coördinerend luchtvaartofficier bestaat sinds 1984 bij het OM. In die veertig jaar is er zowel binnen de luchtvaart als bij de beoordeling van luchtvaartzaken veel veranderd. Met oog op deze grote veranderingen besloot het OM het Expertisecentrum Luchtvaart op te richten, met als doel om de aanpak en behandeling van zaken verder te professionaliseren en meer kennis te borgen.

Ambities

Tijdens het symposium werden onder meer de ambities van het expertisecentrum voor dit jaar bekendgemaakt, zoals het tegengaan van ongewenste dronevluchten, het versterken van de aanpak orde versturende passagiers en het opzetten van een Europees netwerk van officieren van justitie die luchtvaartzaken behandelen.

Just Culture

Bij het beoordelen van luchtvaartzaken speelt Just Culture een grote rol. Just Culture is in luchtvaartregelgeving gedefinieerd als een cultuur waarin mensen niet worden

gestraft voor gedrag dat past bij hun opleiding en ervaring, maar waarin opzettelijke overtredingen en grove nalatigheid niet worden getolereerd. Het idee achter Just Culture is dat mensen zich vrijer voelen om voorvallen zelf te melden, zodat daarvan kan worden geleerd. Het bevorderen van deze Just Culture dient volgens het OM het algemeen belang. Het expertisecentrum gaat daarom ook beslissingen publiceren op zijn website. Daarmee wordt inzicht gegeven in de werking van Just Culture in strafzaken.

Het symposium werd door circa 200 mensen werkzaam binnen de overheid en de luchtvaartsector bijgewoond.

Luchtvaartofficier Katja van Bijsterveldt: *“Het symposium was een groot succes, waarin wij met ketenpartners veel kennis hebben kunnen delen.”*



EASA publiceert studie over impact windturbine op luchtvaartveiligheid

EASA publiceert studie over impact windturbine op luchtvaartveiligheid

Auteur: Ronald Schnitker

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft op 12 maart 2024 een studie gepubliceerd over de effecten van windturbines op de veiligheid van de luchtvaart. In het eindverslag werden de veiligheidsrisico's van windturbines in de buurt van luchtvaartterreinen en luchtroutes en de doeltreffendheid van de bestaande mitigatiemaatregelen beoordeeld, en worden verbeteringen in de regelgeving voor de detectie, verlichting en markering van windturbines voorgesteld.

Uit de studie bleek dat de bevoegde autoriteiten van elke lidstaat bij gebrek aan een duidelijk regelgevingskader verschillende oplossingen hebben toegepast. Dit heeft geleid tot grote verschillen tussen de lidstaten met betrekking tot de wijze waarop windturbines worden verlicht en gemarkeerd.

Om deze risico's vanuit Europees perspectief echter beter te beperken, beveelt het verslag aan om het volgende in te voeren:

- een veiligheidsconcept waarin het proces, de verantwoordelijkheden en de criteria voor de bevoegde

autoriteiten en exploitanten van luchtvaartterreinen worden gespecificeerd;

- een beter proces voor het beheer van obstakelgegevens en duidelijke eisen aan obstakelgegevens; en
- een verbeterd regelgevingskader voor het aanpakken van de risico's van windturbines in termen van bescherming van de omgeving van het luchtvaartterrein, wanneer windturbines in de buurt van het luchtvaartterrein worden geplaatst.

In de studie werden de huidige mitigatiemaatregelen geëvalueerd, bijvoorbeeld de wettelijke bepalingen inzake de bescherming van luchtvaartterreinen tegen de effecten van windturbines, en werd vastgesteld dat:

- de belangrijkste risico's houden verband met "vluchten in de algemene luchtvaart" die op lage hoogte en onder visuele vliegeregels (VFR) worden uitgevoerd;
- de meeste kleinere luchtvaartterreinen die worden gebruikt door luchtvaartuigen voor algemene luchtvaart die op lage hoogte vliegen in het kader van VFR, zijn onderworpen aan nationale veiligheidseisen en zijn vrijgesteld van het toepassingsgebied van de EU-veiligheidsvoorschriften voor luchtvaartterreinen;
- de lidstaten verschillende oplossingen hebben geïmplementeerd met betrekking tot de verlichting en markering van windturbines;
- het proces voor het beheer van obstakelgegevens, als basis voor verschillende risicobeperkende maatregelen, een aanzienlijk risico vormt;
en
- de cumulatieve risico's van windturbines niet alleen te maken hebben met de hoogte van windturbines, maar ook met andere effecten van windturbines, zoals 'downwind' turbulenties.

De studie, in opdracht van EASA, werd uitgevoerd in 2023 en het eindrapport werd gepubliceerd in oktober 2023.

[Link naar het eindrapport](#)

Bron: www.easa.europa.eu

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 ondergeschikt 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.

[Link naar de uitspraak](#)

Wijziging
Luchtvaartheffingen

Regeling

Wijziging
Luchtvaartheffingen

Regeling

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

afdragen aan de overheid.

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

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

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

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

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

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

Bron: Bloomberg.com

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

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

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

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

Het onderzoek ". . . dreigt mensen terug te duwen naar een

periode waarin we niet zo'n open cultuur hadden op het gebied van rapportage", zei het IATA-hoofd. "Voor mij is het een stap achteruit, iets waar we ons sterk tegen moeten verzetten."

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

Uniting Aviation – ICAO News and Features

Charting your plans: ICAO's event lineup for 2024

Every year at ICAO we offer a wide spectrum of global [events](#) that are developed to address critical areas of civil aviation. Some of the events planned for 2024 cover air navigation, aviation safety, security and innovation, passenger facilitation, environmental sustainability, economic development, drones and implementation support. Each of the events will provide a strategic platform for aviation professionals to engage in meaningful discussions, share expertise, and collaborate on solutions that shape the future of the industry. Whether you are focused on enhancing safety, exploring innovative advancements, or championing environmental responsibility, ICAO's comprehensive event

lineup provides the insights and opportunities you need to excel in the dynamic world of aviation.

At
te
nd
in
g
IC
AO
ev
en
ts
pr
ov
id
es
a
br
oa
de
r
gl
ob
al
pe
rs
pe
ct
iv
e
on
ci
vi
l
av
ia



ti
on
ch
al
le
ng
es
,
so
lu
ti
on
s,
an
d
op
po
rt
un
it
ie
s.
We
pr
ov
id
e
a
fo
ru
m
fo
r
ne
tw
or
ki

ng
,
co
ll
ab
or
at
in
g,
an
d
bu
il
di
ng
re
la
ti
on
sh
ip
s
wi
th
pe
er
s,
re
gu
la
to
rs
,
an
d
in
du

st
ry
st
ak
eh
ol
de
rs
. At
ou
r
ev
en
ts
we
ad
dr
es
s
th
e
re
gi
on
al
an
d
in
te
rn
at
io
na
l
dy
na

mi
cs
th
at
af
fe
ct
th
e
in
du
st
ry
. We
al
so
gi
ve
pa
rt
ic
ip
an
ts
ac
ce
ss
to
in
fo
rm
at
io
n
th
at

ca
n
he
lp
th
em
ma
ke
in
fo
rm
ed
de
ci
si
on
s
an
d
de
ve
lo
p
st
ra
te
gi
es
to
he
lp
th
em
na
vi
ga
te

ch
al
le
ng
es
an
d
fo
st
er
in
no
va
ti
ve
so
lu
ti
on
s.
We
un
de
rs
ta
nd
th
at
it
is
no
t
al
wa
ys
po
ss

ible
le
to
at
te
nd
th
es
e
ev
en
ts
in
pe
rs
on
,
so
we
do
wh
at
we
ca
n
to
br
in
g
ma
ny
of
th
em
to
yo
u!

Ma
ke
su
re
to
tu
ne
in
to
[I](#)
[CA](#)
[O](#)
[TV](#)
t
o
se
e
wh
ic
h
on
es
ar
e
av
ai
la
bl
e
fo
r
on
-
de
ma
nd

viewing. In an industry where staying in current is crucial, our events ensure attendance

ee
s
ar
e
we
ll
-
in
fo
rm
ed
ab
ou
t
th
e
la
te
st
de
ve
lo
pm
en
ts
,
in
it
ia
ti
ve
s,
an
d
gl
ob
al

tr
en
ds
th
at
im
pa
ct
av
ia
ti
on

.
We
pr
ov
id
e
th
is

un
iq
ue
pl
at
fo
rm
fo
r
av
ia
ti
on
pr
of
es

si
on
al
s
to
co
nn
ec
t,
le
ar
n,
co
ll
ab
or
at
e,
an
d
sh
ap
e
th
e
fu
tu
re
of
ci
vi
l
av
ia
ti
on
,

ma
ki
ng
th
em
es
se
nt
ia
l
ga
th
er
in
gs
fo
r
an
yo
ne
in
vo
lv
ed
in
th
e
in
du
st
ry
. We
'r
e
sh
ar

in
g
th
e
be
lo
w
li
st
of
ev
en
ts
th
at
ha
ve
be
en
sc
he
du
le
d
in
:

[ICAO's event calendar for 2024](#)

. As the year unfolds this list will be continuously updated. Many of the event websites are currently under construction, make sure to visit the calendar to get links for the events when the information is made available.

These events provide unique opportunities to showcase your products and services to a global audience, including representatives from ICAO's 193 Member States. Explore how innovative technologies, equipment, and processes can play a

crucial role in addressing current and future aviation safety and security challenges.

[For more information on these opportunities, click here.](#)

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

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

Door: Ronald Schnitker

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

Voor deze wijziging vielen alleen MLA's met een maximum startmassa van minder dan 450 kg buiten de EU-basisverordening 2018/1139 van 4 juli 2018, waardoor nationale regelgeving alleen op lichtere typen MLA's van toepassing was. Door technische ontwikkeling van dit (populaire) type vliegtuig nam

het startgewicht van MLA's toe en werd in de praktijk gevlogen met MLA's die een startgewicht hebben van meer dan 450 kg. Er ontstond al gauw een grote behoefte om deze gewichtsgrens op te hogen naar 600 kg.

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

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

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