

Nieuwe versie van de EAR for ATM/ANS gepubliceerd

Nieuwe versie van de EAR for ATM/ANS gepubliceerd

EASA Newsroom | 13 maart 2025

De European Union Aviation Safety Agency (EASA) heeft een nieuwe versie van de Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (EAR for ATM/ANS) gepubliceerd. Deze herziening, die ingaat in maart 2025, integreert recente regelgevende materialen met betrekking tot informatiebeveiliging, ATM/ANS-systemen en onderdelen, de definitie van SIGMET, bepaalde eisen voor speciale visuele vluchtregels en luchtverkeersleidingsklaringen.

Een belangrijke toevoeging is de uitbreiding van de reikwijdte van vluchtinformatiediensten met informatie over onbemande luchtvaartuigen (drones). Deze update volgt op de goedkeuring door de Europese Commissie van een omvangrijk regelgevingspakket voor drones en VTOL-luchtvaartuigen (VCA). De wijzigingen uit dit pakket die betrekking hebben op ATM/ANS – Provision of Services zijn nu in de EAR opgenomen door middel van Verordening (EU) 2024/1111.

Deze nieuwe publicatie in pdf- en XML-formaat is ontworpen om gemakkelijk leesbaar te zijn en bevat geavanceerde navigatiefuncties. Het EAR zal regelmatig worden bijgewerkt via het eRules-platform om toekomstige wijzigingen en ontwikkelingen te integreren.

Deze ontwikkelingen in de Europese regelgeving, zoals gepubliceerd door EASA, vormen een belangrijke context voor de

integratie van drones in het luchtruim. Dit sluit aan bij initiatieven zoals de recente spectrumtoewijzing in het Verenigd Koninkrijk, waar de 978 MHz frequentie beschikbaar is gesteld voor lucht gebonden transmissie aan boord van Unmanned Aircraft Systems (UAS) vanaf 11 maart 2025 [onze conversatie geschiedenis]. Deze Britse maatregel, genomen door Ofcom en de UK Civil Aviation Authority (CAA), maakt het gebruik van de Universal Access Transceiver (UAT) mogelijk om de positie van drones aan andere vliegtuigen te melden [onze conversatie geschiedenis]. Dit ondersteunt vluchten buiten het zicht van de piloot (BVLOS) en is onderdeel van bredere strategieën voor luchtruim modernisering [onze conversatie geschiedenis].

De nieuwe EASA-regels, die de regelgeving voor ATM/ANS uitbreiden met betrekking tot drones, en de specifieke spectrumtoewijzing in het VK illustreren beide de voortdurende ontwikkelingen en de groeiende aandacht voor de veilige integratie van onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/easa-publishes-updated-easy-access-rules-atmans-provision-services>

DroneBoost: Nederland geeft een impuls aan het drone-ecosysteem

DroneBoost: Nederland geeft een impuls aan het drone-ecosysteem

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het initiatief **DroneBoost** gelanceerd, een strategisch koersdocument om het drone-ecosysteem in Nederland te versterken. Dit initiatief is opgezet onder begeleiding van een stuurgroep en regieteam met vertegenwoordigers van diverse organisaties, waaronder het ministerie van IenW, ANWB, Port of Rotterdam, NLR, Rijkswaterstaat, NVWA en Wageningen University & Research. Het doel is om de maatschappelijke meerwaarde van drones voor Nederland te realiseren.

DroneBoost erkent de enorme voordelen die drones kunnen bieden in verschillende sectoren, zoals de zorg, haven- en offshore, landbouw, defensie en diverse overheidsdiensten waaronder politie, brandweer en kustwacht. Denk hierbij aan het betaalbaar leveren van medische middelen, het inspecteren van infrastructuur en het detecteren van ongewenste activiteiten. Het initiatief stelt dat Nederland alle ingrediënten in huis heeft om deze voordelen te verzilveren, met een dronesector vol daadkracht en expertise.

Om dit potentieel te ontsluiten, werkt DroneBoost met een gezamenlijke aanpak waarin 5 use cases centraal staan: zorglogistiek, haven- en offshore logistiek, landbouw, hulpdiensten en toezicht, en defensie en dual-use. Daarnaast worden 7 publieke projecten uitgevoerd om knelpunten voor deze use cases op te lossen, zoals Beyond visual line of sight-vliegen (BVLOS), U-Space, vergunningen en grondinfrastructuur.

DroneBoost wordt gezien als strategisch van belang voor het aanpakken van grote uitdagingen in Nederland, zoals het versterken van de open strategische autonomie, het behouden

van duurzaam verdienvermogen en het aanpakken van klimaat- en milieuoopgaven. Er wordt verwacht dat elke geïnvesteerde EURO in DroneBoost tussen de € 1,15 en € 1,70 aan gekwantificeerde baten oplevert.

Net als de ontwikkelingen in de Europese regelgeving die in onze eerdere gesprekken aan bod kwamen, zoals de nieuwe Easy Access Rules for ATM/ANS van EASA die nu ook informatie over drones omvatten [onze conversatiegeschiedenis], en de recente spectrumtoewijzing in het VK voor veiligheidsapparatuur aan boord van UAS [onze conversatiegeschiedenis], laat DroneBoost de groeiende aandacht voor de integratie van drones in het luchtruim zien.

Het slagen van DroneBoost vereist gezamenlijke en gecoördineerde inspanningen van alle betrokken partijen: overheden, kennisinstellingen, bedrijven en maatschappelijke partners. Met een horizon tot 2035 beoogt DroneBoost om drones niet alleen een technologische innovatie te laten zijn, maar een strategische pijler voor een veilig, welvarend en duurzaam Nederland.

Bron: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1184938.pdf>

Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens

Nederland werkt aan toekomstbestendig luchtruim en verbetering leefomgeving rond luchthavens

Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een belangrijke herziening van het luchtruim boven Nederland en aan concrete projecten om de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens te verbeteren. Dit blijkt uit een recentelijk opgestelde notitie gericht aan de minister, waarin de plannen voor de luchtruim herziening en de aanpak van het project 'Hoger Naderen luchthavens' worden toegelicht.

Een belangrijk onderdeel van de plannen is het Schetsontwerp voor de nieuwe luchtruimindeling. Dit ontwerp beschrijft op hoofdlijnen de toekomstige structuur van het luchtruim boven de 1.800 meter hoogte. Een cruciale aanleiding hiervoor is de noodzakelijke en urgente inpassing van een uitbreiding van het noordelijke militaire oefengebied. Door internationale samenwerking is het gelukt om dit te realiseren en de benodigde aanpassingen in de civiele verkeersstromen en internationale verbindingen in te passen. Opvallend is dat een vierde naderingspunt voor luchthaven Schiphol geen deel uitmaakt van deze nieuwe indeling.

De nieuwe luchtruimindeling wordt gezien als een toekomstbestendige basis voor de invoering van vaste naderingsroutes rondom luchthavens. Dit maakt de toekomstige verbeteringen voor de leefomgevingskwaliteit onder de noemer 'Hoger naderen luchthavens' mogelijk. Het project 'Hoger naderen luchthavens' wordt nader toegelicht in de Startnotitie Hoger Naderen. Deze notitie beschrijft hoe de leefomgevingskwaliteit rond luchthavens de komende jaren zal

worden verbeterd in afstemming met omwonenden. Er zal een leertraject op één landingsbaan op Schiphol plaatsvinden om ervaring op te doen die vervolgens in vervolgprojecten 'hoger naderen luchthavens' wordt meegenomen. De implementatie van de nieuwe luchtruimindeling is voorzien tussen 2028 en 2030, terwijl de implementatie van 'hoger naderen luchthavens' gepland staat tussen 2027 en 2035. De participatie voor het leertraject start al in 2025.

De mogelijke effecten van de nieuwe luchtruimindeling zijn in beeld gebracht door effectanalyses. Hierbij is gebleken dat een zeer significante stijging van de Militaire Missie Effectiviteit wordt bereikt. De verwachte netto-effecten op de CO₂-uitstoot van verkeer van en naar Schiphol zijn vrijwel neutraal, en op Europees niveau wordt een licht positief effect verwacht. In algemene zin zijn de verwachte effecten op geluid beperkt, al worden 2 mogelijke lokale verschuivingen in de geluidbelasting rond Schiphol toegelicht. De potentiële effecten van de projecten Hoger Naderen maken geen deel uit van deze effectanalyse.

Om een zorgvuldig proces te waarborgen, wordt een externe commissie 'nut en noodzaak' (adviescommissie uitvoering luchtruim herziening) ingericht. Deze commissie, die een klankbordgroep van omwonenden zal betrekken, zal advies geven dat wordt meegenomen in het Voorlopig Ontwerp. De vaststelling van de opdracht en werkwijze van deze onafhankelijke commissie vindt plaats na afstemming met de onafhankelijke voorzitter. Besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp wordt niet eerder dan in 2026 verwacht, waarna de detailuitwerking van het definitieve ontwerp voor de implementatie zal plaatsvinden. Participatie van medeoverheden, omwonenden en de externe commissie is vanzelfsprekend onderdeel van de vervolgstappen.

Deze ontwikkelingen in het Nederlandse luchtruimmanagement tonen een proactieve aanpak om zowel militaire belangen te integreren als de leefbaarheid rond luchthavens te verbeteren. Hoewel dit document zich niet direct richt op de integratie

van drones, zoals in de eerder besproken initiatieven in het Verenigd Koninkrijk met de spectrumtoewijzing voor UAS [onze conversatie geschiedenis] en de bredere Europese regelgeving van EASA [onze conversatie geschiedenis], vormen deze luchtruim herzieningen een belangrijk kader voor alle toekomstige luchtvaartactiviteiten in Nederland. De focus op participatie en effectanalyse benadrukt het belang van een zorgvuldig en transparant proces bij het vormgeven van het toekomstige Nederlandse luchtruim.

Bronnen:

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185039.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/kst-1185035.pdf>

<https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/blg-1185037.pdf>

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

Schorsing van licenties van onderhoudspersoneel dreigt. Technici luiden de noodklok

Schorsing van licenties van onderhoudspersoneel dreigt. Technici luiden de noodklok

Op EASA Engineers, een website voor EASA-gecertificeerde professionals waarop actueel nieuws, artikelen van experts en waardevolle bronnen over onderhoud, reparatie en operaties van vliegtuigen wordt geboden, verscheen op 13 december een bericht met de kop "Severe Impact of ILT's SOJT Assessment on Aircraft Maintenance Engineers". Als het aan ILT ligt mogen een groot aantal onderhoudstechnici hun bevoegdheden binnenkort voorlopig niet meer uitvoeren.

Achtergrond

Eind 2024 maakte de Nederlandse Luchtvaartautoriteit (ILT) haar voornemen bekend om de vergunningen op te schorten van alle technici die hun Structured On-the-Job Training (SOJT) hebben voltooid bij Repair, and Overhaul (MRO)-organisaties die zich in een andere EASA-lidstaat bevinden. ILT/KIWA heeft vergunningen afgegeven aan vliegtuigtechnici nadat ze voldeden aan de wettelijke vereisten van kwalificatie, ervaring, training en Structured On-the-Job Training (SOJT). Een door ILT uitgevoerd onderzoek bij onderhoudsbedrijven in het buitenland bracht een aantal zorgwekkende tekortkomingen aan het licht. Bepaalde onderhoudstaken zouden niet alle gevallen daadwerkelijk zijn uitgevoerd en ook de eindbeoordeling, als onderdeel van de SOJT, zou niet steeds hebben plaatsgevonden. ILT meent dat dat de SOJT niet voldoet aan de EASA-normen. En omdat deze bevindingen naar de mening van ILT leiden tot een veiligheidsprobleem heeft zij het voornemen om licenties van de technici te schorsen. De technici hebben 4 weken de tijd gekregen om daar op te reageren.

Gevolgen

Schorsing van licenties zal naar verwachting aanzienlijke gevolgen hebben voor de carrières van de getroffen technici en de luchtvaartindustrie in het algemeen. Het kan leiden tot een onmiddellijk tekort aan gekwalificeerd personeel in de luchtvaartsector. Deze situatie roept binnen de luchtvaartgemeenschap vragen en zorgen op. Een van deze vragen is waarom ILT de betrokken MRO's niet eerder heeft geauditeerd en of het wel redelijk is om na 4-6 jaar de licenties van de technici alsnog met terugwerkende kracht in te trekken.

Wettelijk kader

Van toepassing is Verordening 2014/1321 – Permanente

luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen, Annex III (Part-66). Art. 66.B.500 gaat over de intrekking, schorsing of beperking van de onderhoudslicentie.

Bron:

<https://easaengineers.com/severe-impact-of-ilts-sojt-assessment-on-aircraft-maintenance-engineers>

De EU en China voltooien partnerschapsproject voor de luchtvaart

De EU en China voltooien partnerschapsproject voor de luchtvaart

EASA Newsroom | 16 Dec 2024

Het APP EU-China wordt beheerd door het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de Civil Aviation Administration of China (CAAC). Het platform, dat in totaal meer dan 120 activiteiten organiseerde, faciliteerde de uitwisseling van de meest geavanceerde luchtvaartexpertise, geleverd door Europese en Chinese regelgevers en belangrijke spelers uit de sector, zoals fabrikanten van vliegtuigonderdelen,

luchtvaartmaatschappijen en verleners van
luchtvaartnavigatiediensten (ANSP's) en EUROCONTROL.

EASA publiceert NORAH2 software prototype

EASA publiceert NORAH2 software prototype

EASA heeft het NORAH2 software prototype en de database met geluidszones gepubliceerd om het lawaai op de grond te schatten dat door rotorcraft activiteiten wordt gegenereerd. NORAH2 is ontwikkeld als onderdeel van een 4-jarig onderzoeksproject naar rotorcraft geluid, gefinancierd door Horizon 2020 van de Europese Unie.

Achtergrond

Ter ondersteuning van de volledige reikwijdte van de geluidsbewakingsactiviteiten die vereist zijn krachtens de Europese Richtlijn 2002/49/EG inzake omgevingslawaai (END) en de effectbeoordeling van toekomstig beleid inzake vliegtuiglawaai, is een adequate capaciteit voor het opstellen van geluidsmodellen vereist die alle vliegtuigtypen omvat.

De huidige internationale richtsnoeren voor het opstellen van geluidsmodellen voor vliegtuigen (bijv. ICAO Doc 9911, ECAC Doc 29 of Richtlijn 2015/996) zijn beperkt tot vliegtuigen met vaste vleugels en hebben dus geen betrekking op het geluid van

rotorvliegtuigen, hoewel deze wel binnen het toepassingsgebied van de richtlijn omgevingslawaaï vallen. Helikopters veroorzaken lokale geluidsoverlast en in de nabije toekomst kunnen drones en nieuwe stedelijke mobiliteitsvliegtuigen voor extra geluidsoverlast zorgen in dichtbevolkte gebieden. Het definiëren van een gevalideerde methodologie voor geluidsmodellen voor deze vervoerswijzen is daarom een hoge prioriteit voor de EU.

Methodologie

Tussen 2015 en 2017 heeft de Europese Commissie DG MOVE het contract MOVE-C2-2014-269 aanbesteed om deze leemte in de modellering op te vullen, met technische ondersteuning van het EASA. In het kader van dit contract werd een methodologie gedefinieerd om het geluid van rotorcraft te berekenen. Er werd een generiek testplan ontworpen om gegevens over helikopters te verzamelen voor geluidsmodelleringsdoeleinden en vervolgens werden gegevens verzameld voor acht kleine en middelgrote helikoptertypen die representatief zijn voor het grootste deel van de helikoptervloot die in Europa opereert. Ten slotte werd een softwareprototype 'NORAH' ontwikkeld om het geluid op de grond te berekenen voor verschillende vluchtomstandigheden voor een enkele gebeurtenis en voor meerdere helikopteroperaties.

NORAH2 onderzoeksprojectpagina

Meer informatie over het NORAH2 onderzoeksprojectpagina en een tool om de software te downloaden is te vinden op:

<https://www.easa.europa.eu/en/research-projects/environmental-research-rotorcraft-noise>

Certificering van waterstofvliegtuigen

Certificering van waterstofvliegtuigen

Auteur: dr. Ronald Schnitker

Op 19 december 2024 hield EASA een internationale workshop over certificering van waterstofvliegtuigen met als doel een certificeringsaanpak te ontwikkelen die de steun heeft van de hele gemeenschap.

Duurzame brandstoffen voor de luchtvaart (Sustainable Aviation Fuels, SAF) worden gezien als een onmiddellijke maatregel om de uitstoot van de luchtvaart te verminderen, maar op de langere termijn zullen andere brandstofbronnen en technologieën nodig zijn voor de duurzaamheid van de sector. Innovatieve en baanbrekende technologieën, zoals waterstof, bieden mogelijke antwoorden, maar zullen ook ingrijpende wijzigingen van vliegtuigontwerpen met zich meebrengen. Daarom is een nieuwe certificeringsaanpak nodig om ervoor te zorgen dat deze vliegtuigen aan hoge veiligheidsnormen voldoen.

De workshop, die werd bijgewoond door meer dan 100 mensen, waaronder vertegenwoordigers van brandstofcelbedrijven, de academische wereld, onderzoeksinstituten, startende luchtvaartbedrijven en gevestigde vliegtuigmaatschappijen. Ook verschillende internationale autoriteiten waren aanwezig, zoals de Federal Aviation Administration (FAA), de Civil Aviation Authority van het Verenigd Koninkrijk (UK CAA) en het Japan Civil Aviation Bureau (JCAB).

Waterstofvliegtuigen zullen een heel ander ontwerp hebben dan

nu. Er zal een verandering in de certificeringsaanpak nodig zijn vanwege de complexiteit van de integratie van waterstof als brandstof, inclusief de te stellen grenzen en de interfaces tussen vliegtuigsystemen. Het definiëren van de juiste certificeringsaanpak en samenwerking tussen autoriteiten is daarom cruciaal.

Hoewel het gebruik van waterstof als brandstof een belangrijk onderzoeksonderwerp is in de academische wereld, en dit leidt tot een gestage groei in kennis, heeft de luchtvaartsector nog geen ervaring met dergelijke vliegtuigen omdat ze nog niet ontwikkeld zijn. Dit brengt veiligheidsuitdagingen met zich mee, aangezien er beperkte kennis is van de belangrijkste factoren om vliegen met waterstofvliegtuigen veilig te maken. De deelnemers aan de workshop waren het erover eens dat er daarom meer aandacht moet worden besteed aan de toepassing van technologieën in de luchtvaart en aan de verkenning van technologische bouwstenen, zoals waterstofopslag, en aan luchtwaardigheidsoverwegingen, zoals de preventie van brand en explosies, en andere soortgelijke aspecten.

De industrie presenteerde een aantal lopende projecten en onderwerpen die momenteel worden onderzocht, zoals gewichtsverdeling, brandstoftankdistributie, opslag van vloeibare waterstof en brandstofcelstacks en -systemen. Dit maakte nog duidelijker dat de uitdagingen die voor ons liggen talrijk zijn en dat samenwerking en het delen van resultaten op mondiaal niveau daarom essentieel is. De discussies die volgden riepen verschillende belangrijke vragen op met betrekking tot certificeringsgrenzen, goedkeuringen voor brandstofcelapparatuur, gewichtsbependingen (voor kleine vliegtuigen), en nog veel meer.

Voor alle deelnemers was het duidelijk dat de huidige veiligheidsniveaus op zijn minst gehandhaafd moeten blijven.

Om de presentaties te downloaden, ga naar:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/events/easa->

Luchtruimbependingen tussen Israël en Iran

Luchtruimbependingen tussen Israël en Iran:

Juridische Kaders en Economische Gevolgen voor de Luchtvaart

Auteur: Arthur Flieger

In 2024 zijn de spanningen tussen Israël en Iran geëscaleerd tot een niveau dat aanzienlijke gevolgen heeft voor het internationale luchtverkeer. Deze geopolitieke situatie heeft geleid tot luchtverkeersbependingen, waarbij veiligheidsinstanties zoals de European Union Aviation Safety Agency (EASA) een cruciale rol spelen in het waarborgen van de veiligheid van passagiers en bemanningen. Dit artikel gaat dieper in op de wettelijke kaders die deze bependingen ondersteunen, de rol van EASA in het luchtverkeersbeheer, en de verstreckende economische gevolgen voor de internationale luchtvaartsector.

[Lees het volledige artikel](#)

EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van spoorlijnen met drones

EASA publiceert richtlijnen voor het overvliegen van spoorlijnen met drones

Bron: Wiebe de Jager, Dronewatch.nl, 11 oktober 2024

Het Europese luchtvaartagentschap EASA heeft [nieuwe richtlijnen](#) uitgebracht voor het overvliegen van spoorlijnen met drones, in het kader van de Open en Specifieke categorieën. Deze richtlijnen, die per 4 oktober 2024 van kracht zijn, bevatten veiligheidsvoorschriften en adviezen om het risico voor omstanders en de omgeving te minimaliseren. Hoewel deze richtlijnen in de hele EU van toepassing zijn, gelden ze niet voor Nederland, waar andere regels voor drone-operaties boven spoorlijnen van kracht zijn.

Inhoud van de richtlijnen

De EASA-richtlijnen adviseren onder andere dat drones minimaal 20 meter boven de spoorlijn moeten vliegen, en dat het overvliegen alleen is toegestaan wanneer er geen treinen in de buurt zijn. Ook is het verboden om te blijven hangen of langdurig boven of langs de spoorlijn te vliegen, tenzij dit in samenwerking met de spoorwegbeheerder gebeurt. Het document

benadrukt dat piloten altijd het visuele contact met de drone moeten behouden en een traject moeten kiezen dat de tijd boven het spoor zo kort mogelijk maakt.

Er zijn enkele verschillen afhankelijk van de categorie van de drone. Zo mogen drones in de A1- en A2-subcategorieën, met een gewicht van respectievelijk minder dan 500 gram en tussen 500 gram en 2 kilogram, onder bepaalde voorwaarden over het spoor vliegen. Zwaardere drones uit de A3-subcategorie mogen echter niet boven spoorlijnen opereren.

In de Open categorie zijn er strikte voorwaarden verbonden aan het vliegen in de nabijheid van spoorlijnen. Naast de eerder genoemde minimale vlieghoogte geldt er ook een zogenoemde 1:1-regel, waarbij de drone op een afstand van minimaal de hoogte boven de grond gehouden moet worden. De EASA beveelt ook aan om het risico op afleiding voor machinisten te vermijden, bijvoorbeeld door geen banners of lichteffecten aan de drone te bevestigen.

Geen directe gevolgen voor Nederland

Ondanks de introductie van deze Europese richtlijnen blijven de Nederlandse regels voor drone-operaties boven spoorlijnen vooralsnog ongewijzigd. Nederland heeft [afwijkende regels](#) voor dronevluchten in de buurt van spoorwegen, waardoor het overvliegen van spoorlijnen effectief verboden is in de Open categorie. Dergelijke nationale regels hebben voorrang op de algemene EASA-richtlijnen, waardoor deze nieuwe Europese adviezen niet automatisch van kracht zijn.

Toekomstige drone-operaties boven spoorlijnen zullen in Nederland dan ook onderworpen blijven aan de bestaande regelgeving die door de nationale autoriteiten is vastgesteld. EASA heeft echter aangegeven dat zij in overleg blijft met lidstaten om de richtlijnen verder te verfijnen en af te

stemmen op specifieke nationale omstandigheden.