

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 schaalessprongen 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.

KIWA alsnog overstag

KIWA alsnog overstag

Op 8 januari 2024 berichtte Luchtvaartwetenschappen dat het Hof van Justitie van de Europese Unie in zaak T-233/22 heeft beslist dat de beperkende maatregelen tegen Rusland verbieden een Russisch staatsburger met een bewijs van bevoegdheid als privépiloot in principe niet om een vliegtuig te besturen in de Europese Unie.

Dit arrest was voor EASA de aanleiding om op 14 februari 2024 haar sanctie gerelateerde aanbevelingen voor de voor wat betreft de praktijk van het afgeven van vergunningen aan piloten met de Russische aan te passen. EASA deed dit door uitleg te geven aan het begrip 'controlled', hetgeen erop neerkomt dat dit gelezen moet worden in "economische" of "financiële" zin en niet in "technische" of "operationele" zin. EASA heeft op 8 maart 2024 op haar website aangegeven dat het opleiden, examineren en controleren van Russische burgers is toegestaan als dit wordt gedaan met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig.

In Nederland liep op dat moment een vergelijkbare zaak bij de rechtbank Den Haag. Een in Rusland geboren privévliegster, die een jaren geleden de Belgische nationaliteit heeft verkregen en in Nederland een vliegopleiding heeft gevolgd, had bij KIWA een aanvraagformulier ingediend voor het bijschrijven van de bevoegdverklaring CB-IR.

KIWA, die had geweigerd om de aanvraag in behandeling te nemen, ging na de uitleg van EASA alsnog overstag en honoreerde nog voordat de rechtbank de zaak ter zitting bracht, de aanvraag van de Belgische pilote.

Het geven van vliegonderricht en het afnemen van vlieg examens van Russische burgers is dus toegestaan als dit gebeurt met het oog op het besturen van een niet-Russisch geregistreerd luchtvaartuig dat geen eigendom is van of gecharterd of anderszins wordt gecontroleerd door een Russische natuurlijke persoon of rechtspersoon, entiteit of lichaam.

Zaaknummer SGR 24 / 914 BESLU

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

**Hoe lang gaat een
luchtvaartuigmotor
operationeel en juridisch
mee?**

Author: Prof. B. Patrick Honnebier, LL.M., LL.M. (advanced)*

* *Professor verantwoordelijk voor het unieke Full Semester vak*

International Aviation Financing and Leasing Law, University of Mississippi, LL.M. in Air and Space Law program; Of Counsel bij het advocatenkantoor Rep De Cuba in Aruba; medeoprichter van Rep Aviation Law Coöperatief U.A. in Nederland.

In de technische en juridische literatuur betreffende de internationale luchtvaartpraktijk wordt veel aandacht besteed aan het gebruik en de levensduur van vliegtuigen. Op internationaal niveau wordt een juridische definitie van een 'luchtvaartuig' [\[1\]](#), formeel echter alleen gegeven in het 'Protocol bij het 'Verdrag inzake internationale zakelijke rechten op mobiel materieel betreffende voor luchtvaartuig materieel specifieke aangelegenheden' (samen de 'Kaapstadverdragen', 2001). Hieronder worden het protocol en verdrag nader besproken, althans voor zover ze voor de onderhavige bijdrage relevant zijn. De Kaapstadverdragen definiëren een luchtvaartuig, zoals dat weer in een ander verdrag wordt omschreven, als het 'luchtvaartuigcasco' (hierna 'casco') met daarop apart aangebrachte 'luchtvaartuigmotoren' (hierna 'motoren').

De bovengenoemde literatuur lijkt zich echter niet zozeer te concentreren op afzonderlijke motoren. Dit gebrek aan aandacht is verrassend, aangezien motoren heden een essentiële rol spelen in de mondiale luchtvaartpraktijk. Bijvoorbeeld zonder moderne en veilige motoren kan een vliegtuig niet de benodigde snelheid en hoogte bereiken.

Daarnaast kan de prijs van een motor oplopen van \$ 50.000 tot \$ 50 miljoen, afhankelijk van zijn grootte en technische vermogen. De aanschaf van motoren is dus bijzonder kostbaar! Daarom wordt in deze bijdrage aan de operationele en juridische levensduur van motoren nader aandacht besteed.

[Lees hier het artikel](#)

Windenergie: Duitse Bondsraad beslist in het voordeel van de luchtvaart

Windenergie: Duitse Bondsraad beslist in het voordeel van de luchtvaart

Auteur en foto: Ronald Schnitker

De Bondsraad* heeft in zijn vergadering van 17 mei 2024 besloten een wetsontwerp van de Freistaat Bayern tot wijziging van §14 van de Luftverkehrsgesetz (LuftVG) niet voor te leggen aan de Duitse Bondsdag.

§ 14 van de LuftVG heeft betrekking op het verlenen van een bouwvergunning voor de bouw van constructies die een hoogte van meer dan 100 meter boven het aardoppervlak overschrijden. Volgens de wet moeten luchtvaartautoriteiten uitdrukkelijk instemmen met een dergelijk project: (1) Außerhalb des Bauschutzbereichs darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung zuständige Behörde die Errichtung von Bauwerken, die eine Höhe von 100 Metern über der Erdoberfläche überschreiten, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigen.

Bovendien moeten dergelijke luchtvaartbelemmeringen worden geregistreerd op de luchtvaartkaarten en de AIP.

De Freistaat Bayern wilde echter met de wetswijziging de beslissing over de bouw van windturbines in handen te geven

van de milieuautoriteiten van de deelstaten. Volgens het wetsontwerp van de Freistaat Bayern zouden de luchtvaartautoriteiten slechts een adviserende functie hebben gehad, terwijl de milieuautoriteiten moeten afwegen of het belang van het gebruik van hernieuwbare energiebronnen of dat van de veiligheid van de luchtvaart prevaleert, en mogelijke beperkingen kunnen worden opgelost door redelijke aanpassingen van het civiele en militaire luchtverkeer.

Met de verwerping van het wetsvoorstel blijven de luchtvaartautoriteiten van de deelstaten dus inspraak houden in goedkeuringen voor de bouw van windturbines als ze de veiligheid van het civiele of militaire luchtverkeer beperken.

**De Bondsraad is de vertegenwoordiging van de zestien Duitse deelstaten in het Duitse politieke stelsel. Samen met de Bondsdag vormt ze het Duitse parlement. Via de Bondsraad nemen de deelstaten deel aan het wetgevend proces.*

Bron: DAeC – juni 2024

**Lijst met No-Fly zones in
Nederland aanzienlijk
uitgebreid**

Lijst met No-Fly zones in

Nederland uitgebreid

aanzienlijk

Bron: www.dronewatch.nl Auteur: Wiebe de Jager

De lijst met zones waar dronevliegers uit de Open categorie niet mogen vliegen, is aanzienlijk uitgebreid. In plaats van een generiek verbod op het vliegen boven productielocaties voor drinkwatervoorziening en innamepunten in oppervlaktewater, zijn deze locaties nu afzonderlijk opgenomen in de Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen. Dat betekent dat er in GoDrone heel wat meer roodgemarkeerde gebieden verschijnen.

[Lees hier het artikel](#)

Politie wil met drones sneller hulp bieden

Politie wil met drones sneller hulp bieden

Auteur: Ronald Schnitker

De politie gaat rondom de voormalige vliegbasis in Twente automatische drones testen die zelfstandig kunnen vliegen. Het gaat om een proef waarbij een drone voor het eerst buiten het zicht van de piloot mag vliegen.

In Nederland mogen drones in principe alleen vliegen als ze vanaf de grond zichtbaar zijn voor de piloot. Om een drone buiten het zicht te laten vliegen – Beyond Visual Line of Sight zoals dat heet – is een ontheffing nodig van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Nu de ILT die ontheffing aan de politie heeft verleend, mag de politie in een gebied van 6 vierkante kilometer bij de voormalige vliegbasis testvluchten uitvoeren. Het toestel vliegt de route zelfstandig en keert na afloop weer terug naar zijn docking station.

Het doel van de pilot is dat de politie met behulp van drones sneller een actueel beeld krijgt van incidenten, zodat sneller en effectiever hulp geboden kan worden. Een drone kan bijvoorbeeld zelfstandig naar een incident vliegen en beelden doorzetten, waarmee de politie op afstand inschat hoeveel hulpverlening er nodig is. Een drone kan ook ingezet worden bij het opsporen van verdachten of vermiste personen.

[Bron: NOS Nieuws in samenwerking met RTV Oost](#)

Ontwerp **wijziging**
Luchthavenregeling
Zweefvliegveld Noordkop

Ontwerp **wijziging**

Luchthavenregeling Zweefvliegveld Noordkop

Auteur: Ronald Schnitker



Zweefvliegveld Noordkop Foto: Ronald Schnitker

Op 23 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten de Ontwerp wijziging Luchthavenregeling Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg vastgesteld. Met deze ontwerp wijziging willen Gedeputeerde Staten op het bestaande zweefvliegveld (Hippolytushoeverweg 15a, 1774 MK Slootdorp) naast de huidige lierstarts ook het opstijgen van de zweefvliegtuigen met een gemotoriseerd vliegtuig toestaan. Deze zogenoemde sleepstarts zijn beperkt tot maximaal 240 per jaar, met een maximum van 30 sleepstarts per dag.

[Bron:](#)

EASA en EUROCONTROL ondertekenen MoC

EASA en EUROCONTROL ondertekenen MoC

Auteur: Ronald Schnitker

Florian Guillermet, uitvoerend directeur van het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van de Europese Unie (EASA), en Raúl Medina, directeur-generaal van EUROCONTROL, hebben een memorandum van samenwerking (MoC) ondertekend om de om de samenwerking te verbeteren voor de veilige en duurzame toekomst van de Europese luchtvaart.

EUROCONTROL en EASA zijn een sterke en langdurige samenwerking aangegaan op vele gebieden van wederzijds belang, van veiligheid tot innovatie en van efficiëntie tot duurzaamheid, met als algemeen doel ervoor te zorgen dat het Europese luchtvaartveiligheidssysteem zo effectief mogelijk functioneert. Deze samenwerking heeft de synergieën tussen de respectieve technische en wetenschappelijke teams van de twee organisaties versterkt door regelmatige uitwisseling van informatie, kennis en gegevens.

Het gezamenlijk werkprogramma van het EASA en EUROCONTROL en het technisch en coördinatiebureau (TeCO) van het EASA en EUROCONTROL zijn twee cruciale instrumenten die deze vruchtbare samenwerking mogelijk hebben gemaakt, met inbegrip van activiteiten op de volgende gebieden:

- Duurzaamheid van de luchtvaart;
- Europese regels, specificaties en normen voor luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) op mondiaal niveau;

- ondersteuning van belanghebbenden; en
- Productie en analyse van ATM/ANS-veiligheidsinformatie.

EUROCONTROL zal, in coördinatie met het EASA, cursussen ontwikkelen en geven om een doeltreffende uitvoering van de EASA-regels te waarborgen en de voortdurende ontwikkeling van het regelgevingslandschap te ondersteunen.

Er zal ook informatie worden uitgewisseld over cybergebeurtenissen en -incidenten die van invloed zijn op de veiligheid van de luchtvaart, en nieuwe technologieën en de invloed daarvan op cyberbeveiliging zullen worden onderzocht. Daarnaast zullen er “tabletop” cyberbeveiligingsoefeningen worden gemaakt en geïmplementeerd.

EUROCONTROL en EASA zullen voorts gezamenlijke onderzoeks- en innovatieactiviteiten worden opgezet om de veiligheid en duurzaamheid van de Europese luchtvaart te bevorderen.

Bron: EASA, 29 april 2024

**Geen vliegplanverplichting
meer binnen het
Schengengebied**

**Geen vliegplanverplichting
meer binnen het**

Schengengebied

Auteur: Ronald Schnitker

Op grond van paragraaf SERA.4001 van de bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 geldt de verplichting om een vliegplan in te dienen voor vluchten die op enig moment internationale grenzen overschrijden. Paragraaf SERA.4001, onderdeel b, subonderdeel 5, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 biedt EU-lidstaten de mogelijkheid om in nationale wet- en regelgeving uitzonderingen op deze verplichting op te nemen.

Van deze mogelijkheid is met de toevoeging van het tweede lid aan artikel 2 nu gebruik gemaakt. Op grond van dit tweede lid geldt voor VFR (visual flight rules)-vluchten van of naar een staat binnen het Schengengebied geen vliegplanverplichting meer.

Het betreft hier uitsluitend ongecontroleerde VFR-vluchten. Deze uitzondering geldt niet in drie specifieke gevallen. Ten eerste is een vlieger nog steeds verplicht een vliegplan in te dienen indien een grens wordt overschreden van een land dat zelf nog een vliegplanverplichting voor VFR-vluchten kent. Ook voor vluchten waarbij het luchtruim wordt doorkruist van een land dat een dergelijk verplichting kent, blijft het indienen van een vliegplan verplicht. Ten slotte blijft deze verplichting voor VFR-vluchten bestaan indien de subonderdelen 1, 3, 4 en 6 van onderdeel b van paragraaf SERA.4001 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 hiertoe verplichten. In die gevallen betreft het gecontroleerde vluchten, vluchten naar aangewezen gebieden of langs aangewezen routes en nachtvluchten.

Voor veel ongecontroleerde VFR-vluchten, met name weersafhankelijke vluchten als zweef- of ballonvluchten, is niet accuraat op te geven of en wanneer de internationale grens overschreden zal worden. In gevallen waarin buurlanden ook geen verplichting tot het indienen van een vliegplan in

hun wet- en regelgeving hebben opgenomen, wordt met een uitzondering op de verplichting tot het indienen van een vliegplan de administratieve last op de vlieger van ongecontroleerde vluchten verlicht, zonder dat de veiligheid in het geding komt.

[Lees hier de regeling](#)

Europese Commissie geeft groen licht voor VTOL-operaties en luchttaxi's

Europese Commissie geeft groen licht voor VTOL-operaties en luchttaxi's

Bron: Persbericht EASA 10 april 2024

De Europese Commissie heeft een pakket secundaire wetgeving aangenomen met betrekking tot drones en VTOL-vliegtuigen (vliegtuigen die verticaal kunnen opstijgen en landen), dat de definitieve regels vastlegt voor de lancering van Innovatieve Luchtmobiliteit (IAM), met inbegrip van luchttaxidiensten.

Het pakket is gebaseerd op regelgevingsvoorstellen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), die in augustus 2023 zijn gepubliceerd in advies nr. 03/2023. De wetgeving introduceert een uitgebreide reeks eisen

voor elektrisch bestuurd luchttaxi's op het gebied van luchtvaartactiviteiten (Air OPS), vergunningen voor vliegtuigbemanningen (FCL), gestandaardiseerde Europese regels voor de luchtvaart (SERA) en luchtverkeersbeheer (ATM). Het stelt ook criteria en processen vast voor de certificering en het onderhoud van drones.

Het pakket is het laatste wetgevende element dat nodig is voor de lancering van luchttaxidiensten en vult andere bestaande wetgeving aan. Voor luchttaxidiensten is bovendien certificering door EASA vereist voordat dergelijke diensten in Europa operationeel kunnen worden.

NB De uitvoeringsverordeningen zullen naar verwachting op korte termijn worden gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie, terwijl de gedelegeerde verordeningen in mei zullen verschijnen.