

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.officielebekendmakingen.nl/blg-1185039.pdf>

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

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

Nieuwe EU-regels versterken veiligheid op de grond

Nieuwe EU-regels versterken veiligheid op de grond

De veiligheid van elke vlucht begint op de grond, waar dagelijks meer dan 300.000 mensen ervoor zorgen dat vliegtuigen veilig worden afgehandeld, getankt, beladen en dat passagiers aan boord komen. Het belang van grondafhandelingsdiensten voor veilige vluchten is erkend door de Europese Commissie, die de **allereerste veiligheidsvoorschriften voor grondafhandeling** heeft gepubliceerd. Hierdoor valt dit cruciale gebied van de luchtvaartoperaties nu onder het regelgevend kader van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA).

De nieuwe regels zijn vastgelegd in twee delen: **Verordening (EU) 2025/20** met eisen voor organisaties en **Uitvoeringsverordening (EU) 2025/23** met eisen voor het toezicht van bevoegde autoriteiten op grondafhandelingsdiensten en de organisaties die deze leveren. Bestaande regelgeving op het gebied van luchtoperaties, luchthavens en cyberveiligheid is ook aangepast om een **vlotte integratie** van de nieuwe grondafhandelingseisen mogelijk te maken.

Een belangrijk aspect van de nieuwe regelgeving is dat **grondafhandelaars formeel verantwoordelijk worden voor de veilige levering van hun diensten**, waardoor luchtvaartmaatschappijen van deze verplichting worden ontlast bij operaties vanaf EU-luchthavens die onder de EASA-regelgeving vallen.

De nieuwe regels omvatten alle activiteiten die op de grond plaatsvinden ter voorbereiding van vertrek en aankomst van een vliegtuig, waaronder:

- Het laden en lossen van vracht, post en bagage
- Het in- en uitstappen van passagiers
- De coördinatie van de vliegtuigafhandeling
- De-icing en anti-icing
- Het tanken
- Het schoonmaken van het vliegtuig
- Het beveiligen van het vliegtuig op de grond tijdens de afhandeling, pushback en slepen
- Andere diensten zoals het vullen van drinkwatervoorzieningen en het legen van toiletten

De regelgeving introduceert **verplichte managementsystemen en trainingsnormen** en vereist de **continue competentie van grondafhandelingspersoneel**. Ook valt grondafhandeling nu onder **Verordening (EU) 2022/1645 inzake cyberveiligheid**.

EASA zal de sector ondersteunen bij de implementatie van de nieuwe regels, met de focus op het **stroomlijnen van processen** en het vermijden van onnodige bureaucratie. Er zal nauw worden samengewerkt met nationale bevoegde autoriteiten en de sector om een **vlotte implementatie** te waarborgen. Stakeholders hebben **drie jaar** de tijd om aan de nieuwe regels te voldoen nadat deze twintig dagen na publicatie in werking treden.

De nieuwe regelgeving is mede tot stand gekomen door samenwerking met een expertgroep bestaande uit autoriteiten, grondafhandelingsdienstverleners, luchtvaartmaatschappijen, luchthavenexploitanten en een vakbond. Een belangrijk doel is het **vermindern van het hoge aantal audits** dat momenteel in de sector plaatsvindt. EASA en de bevoegde autoriteiten zullen samenwerken aan een effectief **coöperatief toezicht** door onder meer de competenties van inspecteurs te versterken en geharmoniseerde trainingen te ontwikkelen.

Bron:

<https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/ground-handlings-importance-aviation-safety-recognised-new->

ILT-Luchtvaartautoriteit zet drone detectiesystemen in voor toezicht en monitoring luchtruim

ILT-Luchtvaartautoriteit zet drone detectiesystemen in voor toezicht en monitoring luchtruim

Door: Ronald Schnitker

Vanaf 2025 zet de luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) drone detectieapparatuur in bij het toezicht op vluchten met drones. De apparatuur gaat onder meer helpen bij het toezicht op de naleving van vluchtplannen van drone vliegers met een vergunning voor risicovolle vluchten. Ook geeft de detectieapparatuur inzicht in het vlieggedrag van professionele en recreatieve drone bestuurders. Zo kan de ILT-Luchtvaartautoriteit adequaat toezicht houden in risicovolle gebieden en de veiligheid in de lucht en op de grond vergroten.

Inzet in risicovolle gebieden

De ILT-Luchtvaartautoriteit heeft de beschikking over mobiele en een semipermanente detectiesystemen. De systemen worden door heel Nederland ingezet, met de focus op gebieden met een verhoogd lucht- of grondrisico. Dit zijn bijvoorbeeld gecontroleerde luchtruimgebieden (CTR's) of locaties waar grote evenementen plaatsvinden.

Gebruik van Remote ID

Met het mobiele systeem kan een inspecteur zien welke drones zich in de lucht bevinden, welke route zij afleggen en waar de drone bestuurder zich bevindt. Daarbij maakt het systeem onder andere gebruik van [Remote ID](#). Een drone met Remote ID zendt continu een signaal naar de omgeving. Dit signaal bevat informatie waarmee de drone is te herkennen. Daarnaast maakt het systeem gebruik van andere technieken om de drone te detecteren. Als een drone (bewust) geen Remote ID uitzendt, dan is dat zichtbaar. Bij een overtreding is de drone vlieger zo dus makkelijker te bereiken. Afhankelijk van de aard van de omgeving hebben de detectiesystemen een bereik van 2 tot 10 kilometer.

Monitoring van locaties met extra risico

Het semipermanente detectiesysteem zet de ILT-Luchtvaartautoriteit in voor een meer langdurige monitoring van een locatie waar vliegen met drones niet of alleen met een vergunning onder voorwaarden is toegestaan. Denk hierbij aan locaties in de buurt van een luchthaven of bij vitale infrastructuur. Zo krijgt de luchtvaartautoriteit inzicht in het vlieggedrag met drones op deze locaties en kan zij potentiële risico's in kaart brengen.

Toezicht van de ILT-Luchtvaartautoriteit

De ILT-Luchtvaartautoriteit is verantwoordelijk voor het toezicht op [dronevluchten met hogere risico's \(categorie specifiek\)](#). Zoals het vliegen met zware drones en vliegen in de buurt van grote groepen mensen, bewoonde omgeving of vliegvelden. Ook vluchten buiten zichtafstand van de drone bestuurder en vluchten waarbij drones iets laten vallen (bijvoorbeeld het besproeien van gewassen), behoren tot de risicovolle dronevluchten. Voor deze vluchten is een vergunning nodig van de ILT-Luchtvaartautoriteit.

Bron: Nieuwsbericht Ilent| 23-01-2025

<https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2025/01/23/ilt-luchtvaartautoriteit-zet-dronedetectiesystemen-in-voor-toezicht-en-monitoring-luchtruim>

Civilian drone grounds LA firefighting plane after collision over Palisades fire

Civilian drone grounds LA firefighting plane after

collision over Palisades fire

By Ian Molyneaux

A Los Angeles aircraft has been grounded and pulled from firefighting service in the United States (US) after being hit by a civilian drone.

According to the LA County Fire Department, the Canadair CL-415 'Super Scooper' was struck on January 9, 2025, at 13:30, local time, while operating in the 'Palisades' fire area.

The grounding of the lifesaving aircraft will come as a massive blow to the LA region, as firefighters try to defend homes and businesses from the devastating fires that have so far resulted in the deaths of ten people.

The Super Scooper, Quebec 1, was struck on its wing and sustained damage during the incident, though thankfully resulted in no injuries.

The Federal Aviation Administration (FAA) is investigating the incident and reminded the public that it is a federal crime to interfere with firefighting efforts on public lands. If found guilty, a person could face up to 12 months in prison and a civil penalty.

In a statement, the FAA said: "The FAA can impose a civil penalty of up to \$75,000 against any drone pilot who interferes with wildfire suppression, law enforcement or emergency response operations when temporary flight restrictions (TFRs) are in place."

The regulator added: "The FAA treats these violations seriously and immediately considers swift enforcement action for these offenses. The FAA has not authorized anyone unaffiliated with the Los Angeles firefighting operations to

fly drones in the TFRs.”

In response to the incident, LA County Fire Chief Anthony Marrone has declared that the FBI would deploy technology in the area to combat any drones trying to capture footage of the five remaining blazes.

Governor of California Gavin Newsom has said that at least six air tankers and 40 helicopters are taking part in the operations, along with over 8,000 personnel.

There are currently five fires burning in the Los Angeles area, with firefighters making some significant headway in the last 12 hours as winds have dropped.

The newest fire, ‘Kenneth’, which broke out on January 8, 2025, is now 35% contained, while the ‘Hurst’ fire near Santa Clarita is now 37% contained.

The largest fire, ‘Palisades’, is now 6% contained and the ‘Lidia’ fire 75% contained. The ‘Eaton’ fire remains the only blaze that firefighters have so far been unable to contain.

**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 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 luchtvaart producten, 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>

**80e verjaardag van de
Conventie van Chicago:
brancheverenigingen leggen**

een gezamenlijke verklaring af

80e verjaardag van de Conventie van Chicago: brancheverenigingen leggen een gezamenlijke verklaring af

Als onderdeel van de buitengewone zitting van de Raad ter herdenking van de 80e verjaardag van de ondertekening van het Verdrag van Chicago, heeft de wereldwijde luchtvaartindustrie op **5 december 2024** een gezamenlijke [verklaring gepresenteerd](#) aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), waarin zij haar inzet voor de veilige, beveiligde en duurzame vooruitgang van de internationale luchtvaart benadrukt. De verklaring, die wordt onderschreven door grote brancheverenigingen, betekent een gezamenlijke belofte om de missie van ICAO te ondersteunen en ervoor te zorgen dat de luchtvaart een belangrijk onderdeel blijft van een bloeiend, verbonden, inclusief en betaalbaar wereldwijd transportsysteem voor zowel mensen als goederen.

Acht decennia geleden kwam een groep visionairs uit 52 landen samen met de ambitie om een wereldwijd geharmoniseerd luchtvaartstelsel te creëren ten voordele van iedereen. Op 7 december 1944 ondertekenden ze wat nu bekend staat als de Conventie van Chicago. Hun werk legde het basiskader voor de internationale burgerluchtvaart en bevorderde de samenwerking tussen staten om de wereldwijde connectiviteit te bevorderen

en een transformatie in het luchtvervoer mogelijk te maken. Namens Nederland ondertekende Van Eysinga het Verdrag van Chicago tijdens de conferentie in Chicago. Door het verdrag te ondertekenen, bevestigde Nederland zijn commitment aan de internationale samenwerking en regulering van de burgerluchtvaart. Het verdrag trad in werking op 4 april 1947.

Het Verdrag van Chicago leidde tot de oprichting van de International Civil Aviation Organization (ICAO), een gespecialiseerde VN-organisatie die internationale samenwerking op het gebied van luchtvaart bevordert. Het verdrag legde ook de basis voor:

- De rechten en plichten van staten met betrekking tot het gebruik van het luchtruim.
- De regels voor luchtvaartveiligheid, navigatie, en luchtdiensten.
- De ontwikkeling van uniforme standaarden voor de burgerluchtvaart.

De verklaring van de brancheverenigingen benadrukt de overtuiging van de luchtvaartindustrie dat het Verdrag van Chicago en de fundamentele doelstellingen en beginselen ervan vandaag de dag nog steeds even relevant zijn als tachtig jaar geleden.

Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025

Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025

Schiphol heeft bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I & W) een aanvraag ingediend voor onderhoud aan de start- en landingsbanen in 2025. Ook voor het groot onderhoud aan de Buitenveldertbaan. Onderhoud is nodig om de start- en landingsbanen in goede conditie én veilig te houden. Zo blijft Nederland voldoen aan Europese veiligheidsregels. De consultatie sluit op 26 januari 2025

Link: [Overheid.nl | Consultatie Tijdelijke regeling onderhoud banenstelsel Schiphol 2025](#)

Wijzigingsregeling erkende instanties gevaarlijke stoffen door de lucht vervoer

Wijzigingsregeling erkende instanties gevaarlijke stoffen door de vervoer

Lucht

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen. Tot op heden is vervoer via de lucht niet opgenomen in deze regeling. De modaliteit luchtvaart wordt nu aan deze regeling toegevoegd. Dit is ter implementatie (overname) van de Technische Voorschriften (Technical Instructions, hierna: TI) bij Annex 18 bij het Verdrag van Chicago. De consultatie sluit op 27 januari 2025.

Link: [Overheid.nl | Consultatie Wijzigingsregeling erkende instanties vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht](#)

**E-sigaretten belangrijke
oorzaak van thermische
ontsporingen in vliegtuigen**

**E-sigaretten belangrijke
oorzaak van thermische
ontsporingen in vliegtuigen**

Bron: AvWeb, 12 september 2024

E-sigaretten (vapes) zijn een belangrijke oorzaak van zogenaamde 'thermal runaways' in vliegtuigen. Een 'thermal runaway' (thermische ontsporing) is een term die wordt

gebruikt om het fenomeen te beschrijven waarbij de temperatuur in een accu cel ongecontroleerd en exponentieel stijgt, met potentieel ernstige gevolgen zoals brand of explosie.

In 2023 bereikte het aantal 'thermal runaways' het hoogste niveau in de laatste vijf jaar. Deze informatie komt uit een rapport van de Amerikaanse non-profit organisatie 'UL Standards and Engagement' (ULSE), een organisatie die zich richt op veiligheidsnormen.

ULSE startte het Thermal Runaway Incident Program (TRIP), dat vrijwillige incidentrapporten opvraagt van de 35 leden tellende groep van passagiers- en vrachtluchtvaartmaatschappijen.

Volgens het rapport steeg het aantal gevallen van thermische ontsporingen waarbij lithium-batterijen betrokken waren in de periode van 2019 tot 2023 met 28 procent, met een gemiddelde van twee incidenten per week die aan de TRIP-database werden gemeld. Het rapport vermeldt dat de gemiddelde vliegtuigpassagier vier oplaadbare apparaten meeneemt aan boord van elke vlucht, waarbij smartphones met 87% het meest voorkomen. Andere apparaten zijn draadloze koptelefoons of oordopjes, tablets en e-sigaretten (vapes). Deze laatste veroorzaakte 35% van de gerapporteerde incidenten in de periode dat de gegevens werden verzameld.

Het goede nieuws is dat bijna 90% van de incidenten te maken heeft met apparaten die in de buurt van de passagiersstoel worden bewaard, waardoor ze gemakkelijker te detecteren zijn voordat het apparaat ontploft of er brand ontstaat. Maar passagiers bewaren oplaadbare apparaten steeds vaker in ingecheckte bagage, buiten het bereik van het boordpersoneel. Meer dan 27% van de passagiers gaf aan draagbare opladers in hun ingecheckte bagage op te bergen, terwijl nog eens 27% toegaf e-sigaretten op te bergen.

EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Bron: EASA Newsroom | 04 sep 2024

EASA start openbare raadpleging over voorstellen over luchtwaardigheid en certificering van drones

Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft [Notice of Proposed Amendment \(NPA\) 2024-06 gepubliceerd](#) om belanghebbenden en burgers in de luchtvaart te raadplegen over ontwerpvoorstellen voor de initiële en permanente luchtwaardigheid van gecertificeerde onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS).

Het EASA stelt wijzigingen voor van de bestaande aanvaardbare middelen voor naleving en richtsnoeren (AMC en GM) van de UAS-verordeningen en deel 21, evenals nieuwe AMC en GM van de onlangs gepubliceerde Verordeningen [\(EU\) 2024/1107](#) en [\(EU\) 2024/1109](#), die waren gebaseerd op [EASA-advies nr. 03/2023](#).

De ontwerpvoorstellen hebben tot doel:

- zorgen voor een hoog en uniform veiligheidsniveau voor

UAS die aan certificering onderworpen zijn en in de categorie “specifiek” worden geëxploiteerd;

- richtsnoeren verstrekken aan de bevoegde autoriteiten van de EU-lidstaten voor de toepassing van de UAS-verordeningen;
- ondersteuning van de uitvoering van het nieuwe regelgevingskader dat van toepassing is op UAS;
- de betrokken belanghebbenden helpen de specifieke kenmerken van het nieuwe regelgevingskader te begrijpen; en
- de nieuwigheden van UAS in vergelijking met de bemande luchtvaart aan te pakken.

De Verordeningen (EU) 2024/1107 en (EU) 2024/1109 werden in mei uitgevaardigd na de publicatie van EASA-advies nr. 03/2023 in augustus 2023. Advies nr. 03/2023 bevatte regelgevingsmateriaal voor de luchtwaardigheid en certificering van UAS, met inbegrip van verticale start- en landingsvliegtuigen (VTOL-vliegtuigen) en luchttaxi's. In januari [2024 werd de gerelateerde NPA 2024-01](#) met het ontwerp AMC & GM over VTOL-capabele vliegtuigen gepubliceerd. Deze NPA is een extra stap van deze regelgevende taak (RMT.0230), die zal worden afgesloten met de publicatie van de definitieve AMC & GM onder de respectievelijke Executive Director Decisions.