

Explore the Future of Civil Aviation

Explore the Future of Civil Aviation

The sixth edition of the ICAO World Civil Aviation Report is out!

It reveals some of the incredible transformations now occurring in air transport, especially in the key areas of sustainability and digitalization.

Through this report, we show trends, initiatives, and strategies undertaken to reemphasize the commitment towards the long-term aspirational goal of net zero carbon emissions by 2050. From sustainable aviation fuels, cleaner energy sources, and innovative technologies to partnerships beyond the aviation industry, we cover several pertinent topics that will likely impact CO₂ emissions.

We are also attentive to the digitalization initiatives through the aviation industry that will affect aviation safety, air navigation, digital trust, and cybersecurity – topics covered in detail in this year's edition.

This edition also carries the latest statistical reports, trends, and campaigns, including:

- Innovation at ICAO – a year in review
- 2021 Air Transport Statistics
- Security statistics 2022
- Aviation accident statistics 2022 and 2021
- ICAO digital travel authorizations

- Digital immersion and the future of aviation

And what's more, you get all this information at ZERO COST. Just register on ICAO eLibrary and access your complimentary copy today.

[Access your free copy here](#)

Wet- en regelgeving voor paramotor trikes in de maak

Wet- en regelgeving voor paramotor trikes in de maak

Door Ronald Schnitker

Op 2 juni 2020 verongelukte een piloot en enig inzittende van een paramotor trike, bestaande uit een scherm met daaronder een gemotoriseerde trike in de omgeving van Didam. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een onderzoek naar de toedracht ingesteld en publiceerde op 5 juli 2022 haar bevindingen.

Geen wettelijk kader

Uit het onderzoek kwam naar voren dat ondanks het feit dat paramotor(trike)piloten gebruik maken van hetzelfde luchtruim, de wet- en regelgeving met betrekking tot een paramotor trike ontbreekt en dat nauwelijks toezicht op deze vorm van luchtvaart wordt uitgeoefend. Naar aanleiding daarvan deed de Onderzoeksraad de volgende aanbeveling:

“Ontwikkel en implementeer zo spoedig als mogelijk het benodigde Besluit voor het vliegen met paramotor trikes. Neem daarin op dat het onderstel, de motor en het scherm samen een luchtvaartuig vormen waarop hetzelfde kenteken moet worden aangebracht.”

Reactie Marc Habers

Op 9 september 2022 berichtte minister Marc Habers (Infrastructuur en Waterstaat) dat er druk gewerkt wordt aan de benodigde wet- en regelgeving, waarbij aansluiting is gezocht met beleid zoals dat in internationaal, en in het bijzonder in Duitsland, wordt gevoerd. Bij de inschrijving van een paramotor(trikes) wordt in de nieuwe situatie onderscheid gemaakt tussen twee gewichtsklassen: de paramotor(trike) met een leeggewicht onder 120 kg en de paramotor trike met een leeggewicht boven 120 kg.

Lichte paramotor(trike)

Met betrekking tot de paramotor(trike) met een leeggewicht onder de 120 kg, laat de minister weten dat uit oogpunt van vliegveiligheid er bewust voor is gekozen om het inschrijvingskenmerk alleen op het scherm aan te brengen. De reden is dat de combinatie van scherm, motor en eventueel wielconstructie in het geval van een lichte paramotor(trike) zo goed mogelijk op het gewicht en de vaardigheden van de vlieger moet kunnen worden afgestemd. Wanneer het kenmerk op alle afzonderlijke onderdelen zou moeten worden aangebracht, kan dat vanwege de smalle gewichtsbanden van het materiaal in de praktijk leiden tot onveilige situaties wanneer met een configuratie wordt gevlogen die niet is afgestemd op de vlieger. Ook is er vanuit de sector behoefte aan flexibiliteit wanneer het gaat om vliegen met en zonder (lichte) wielconstructie of vliegen met verschillende schermen (scherm voor eenzitter of tweezitter). Het aanbrengen van het kenmerk

op het scherm voorziet hierin. Hierbij is tevens overwogen dat het scherm primair de luchtwaardigheid en veiligheid van de gehele configuratie bepaalt. Voor deze lichte klasse wordt de aanbeveling daarom niet overgenomen.

Zwaardere paramotor trikes

In het geval van de zwaardere paramotortrikes blijft de regelgeving volgens de minister ongewijzigd. Hier wordt expliciet de hele combinatie van scherm, motor en wielconstructie ingeschreven op vertoon van een toelating voor de gehele configuratie. Het inschrijvingskenmerk wordt aangebracht op zowel het scherm als de motor. Hierbij is tevens overwogen dat het gewicht van een zwaardere paramotortrike een groter aandeel heeft in de geschiktheid van de gehele configuratie dan bij de lichte paramotor(trike). Bovendien wordt de motor van een paramotor met een leeggewicht boven 120 kg vrijwel altijd vast op de wielconstructie gemonteerd. Voor deze zwaardere klasse is de aanbeveling dus al van toepassing en dit blijft ongewijzigd, aldus de minister.

De minister gaf vorig jaar nog aan dat de implementatie van wet- en regelgeving in het eerste kwartaal van 2023 kon worden verwacht. Inmiddels is gebleken dat het proces enige vertraging heeft opgelopen. De verwachting is nu dat de wet- en regelgeving in de tweede helft van 2023 wordt geïmplementeerd.

Bron: Onderzoeksraad voor Veiligheid

Airbus en Air France vrijgesproken voor onvrijwillige doodslag bij vliegtuigcrash

Airbus en Air France vrijgesproken voor onvrijwillige doodslag bij vliegtuigcrash

De Europese vliegtuigbouwer Airbus en de Franse vliegmaatschappij Air France gaan vrijuit in de zaak over de crash van een vlucht tussen Rio en Parijs in 2009. Dat oordeelde een rechter op 17 april 2023 in Parijs.

Als er fouten werden gemaakt op 1 juni 2009 op vlucht 447 tussen Rio de Janeiro en Parijs, dan is er 'geen bewezen oorzakelijk verband' met de crash die volgde. Nabestaanden van de 228 overleden passagiers op vlucht 447 kunnen onmogelijk hun claim hardmaken dat technische mankementen de Airbus A330 in vol stormweer deed neerstorten in de Atlantische Oceaan, constateerde de rechter.

'Een uitspraak die de burgerlijke partij niet zal aanvaarden', reageerde een van de advocaten van de nabestaanden. Volgens hem wordt alle verantwoordelijkheid afgeschoven op de piloten. De nabestaanden hadden de twee bedrijven aangeklaagd voor onvrijwillige doodslag. Daarvoor riskeerden die beide een boete van 225.000 euro.

Bron: DS Nieuws

Uitspraak uitgelicht | SGR in het gelijk gesteld

Tussenvonnis: SGR in het gelijk gesteld

Tijdens de coronacrisis is D-reizen in staat van faillissement verklaard. D-reizen had coronavouchers afgegeven ter zake van geannuleerde pakketreizen. D-reizen was agent van onder andere Corendon. Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR), een reisgarantiefonds, heeft aan gedupeerde reizigers de schade vergoed die zij leden doordat die coronavouchers niet meer konden worden ingewisseld. Reizigers van door Corendon geannuleerde reizen hadden vorderingen op Corendon tot terugbetaling van reeds betaalde reissommen overgedragen aan SGR. SGR heeft bij Corendon schriftelijk aanspraak gemaakt op (terug)betaling van (een deel van) de door SGR ter compensatie van de door D-reizen uitgegeven nulvouchers aan de reizigers betaalde bedragen. SGR begroot haar totale vordering op Corendon op € 3.508.595,51. Het gaat hierbij om de (reeds door de reizigers betaalde gedeelten van de) bruto reissom. Corendon had aan SGR te kennen gegeven de vordering van SGR niet te erkennen. In dit tussenvonnis is beslist dat Corendon die vorderingen moet voldoen aan SGR. De procedure wordt voortgezet. Partijen kunnen nog tegen dit tussenvonnis in hoger beroep gaan.

Deze uitspraak is gepubliceerd op:
<https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBROT;2023:3143>

Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken

Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken

Als de weersomstandigheden meewerken vindt deze vrijdag voor het eerst een medische dronevlucht plaats tussen het Zuyderland Medisch Centrum in Heerlen en het Klinikum in Aken. Het is voor het eerst dat er op deze manier medische goederen over een landsgrens worden getransporteerd. De drone vliegt daarbij buiten het zicht van de piloot (BVLOS). Dat was regeltechnisch nog een hele uitdaging.

[Eerste grensoverschrijdende medische dronevlucht tussen Heerlen en Aken](#)

Harbers in beroep tegen uitspraak over krimp Schiphol

11 april 2023 – 10:28 | Door: ANP | Foto: Valerie Kuypers/Rijksoverheid

DEN HAAG – Minister Mark Harbers (Infrastructuur) tekent beroep aan tegen de uitspraak dat het aantal vluchten via

Schiphol in het seizoen 2023/2024 niet zomaar omlaag mag van 500.000 naar 460.000. De rechter oordeelde in een kort geding eerder deze maand dat de Staat hiervoor niet de juiste procedures had doorlopen. “De uitspraak is niet in het belang van de omwonenden van Schiphol”, licht Harbers zijn besluit toe in een brief aan de Tweede Kamer.

De zaak was aangespannen door luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM. De rechter ging mee in het argument van de maatschappijen dat eerst een doel moet worden geformuleerd voor het terugdringen van de geluidshinder van Schiphol. Hieruit komt vervolgens een aantal maatregelen voor de middellange en lange termijn. Zijn die maatregelen onvoldoende, dan pas mag worden gedacht aan het verminderen van het aantal vluchten. Die procedure volgt uit Europees recht, en ook de rechter achtte het noodzakelijk die te volgen.

De Staat had juist aangevoerd dat er momenteel sprake is van een soort gedoogbeleid. Volgens het laatste Luchthavenverkeerbesluit van 2008 zijn namelijk maar 400.000 vluchten per jaar toegestaan. Daarom hoefde de procedure die de luchtvaartmaatschappijen noemden volgens de landsadvocaat niet doorlopen te worden.

Het uiteindelijke doel van de Staat is de vermindering van het jaarlijkse aantal vluchten van en naar Schiphol tot 440.000. De procedure daarvoor loopt nog. Wordt die afgerond dan kan vanaf volgend jaar het aantal vluchten wel omlaag.

De stichting Rechtsbescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) laat weten het hoger beroep te beschouwen als “goed nieuws”. De organisatie was namens omwonenden van Schiphol betrokken bij de rechtszaak. Ook zij willen dat het aantal vliegbewegingen alsnog “drastisch” naar beneden gaat. Volgens RBV-bestuurslid Jan Boomhouwer werden zij met de eerdere uitspraak in de kou gezet. Wel heeft hij een dubbel gevoel, omdat het nog de vraag is of RBV-deel kan nemen aan een nieuwe

zitting.

De juridische kosten lopen aardig op door het recente kort geding in combinatie met een bodemprocedure die de stichting heeft aangespannen tegen de Staat. De behandeling van de procedure waarin omwonenden eisen dat de overheid rond Schiphol handhaaft op de geluidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie, staat gepland op 4 juli.

Lese het originele artikel hier: [HARBERS IN BEROEP TEGEN UITSpraak OVER KRIMP SCHIPHOL](#)

Staat verliest kort geding

Staat mag het aantal vluchten voor Schiphol niet verminderen tot 460.000

Vervolg op: [“Rechtszaak over krimp Schiphol”](#)

Haarlem, 05 april 2023

De Staat mag het aantal vliegtuigbewegingen voor Schiphol voor het seizoen 2023/2024 niet verminderen van 500.000 tot 460.000. Dat volgt uit een uitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland. Verschillende vliegtuigmaatschappijen hadden het kort geding tegen de Staat en Schiphol aangespannen. De rechter oordeelt dat de Staat niet de juiste procedure heeft doorlopen. Dat

betekent dat Schiphol als gevolg van deze beslissing voor het komende seizoen het maximaal aantal vluchten niet mag verminderen tot 460.000.

Beleid 500.000 vluchten

In 2008 is met het Luchthavenverkeersbesluit het maximaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vastgesteld op 480.000 per jaar. Vanaf 2015 accepteert de Staat een maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 per jaar als aan de voorwaarden van 'strikt preferentieel baangebruik wordt voldaan. Dat houdt in dat de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk moet zijn door de juiste inzet van start- en landingsbanen. De Staat voerde dit beleid vooruitlopend op een nieuw Luchthavenverkeersbesluit, waarin deze regels en het maximaal aantal vliegtuigbewegingen van 500.000 zouden worden vastgelegd.

Medio 2022 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer gemeld dat de inwerkingtreding van het nieuwe Luchthavenverkeersbesluit nog op zich laat wachten omdat in verband met de stikstofproblematiek een natuurvergunning voor Schiphol ontbreekt. De minister meldde ook dat het kabinet een nieuwe balans wil zoeken tussen de belangen van de luchtvaart en de omgeving. Het kabinet wil daarom het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen voor Schiphol uiteindelijk terugbrengen naar 440.000 per jaar. De Staat wil dat in twee stappen doen. Als eerste stap wil de Staat voor het vliegseizoen vanaf november 2023 tot en met oktober 2024 een tijdelijke regeling invoeren, waarmee het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen alvast wordt teruggebracht naar 460.000. In de tweede stap wil de Staat het maximaal aantal vliegtuigbewegingen beperken tot 440.000 per jaar.

KLM en een groot aantal andere luchtvaartmaatschappijen zijn het niet eens met het voornemen van de Staat en Schiphol om het aantal vliegbewegingen voor het seizoen 2023/2024 al te verminderen. Zij vinden dat de Staat eerst de procedure had

moet volgen die het Europese recht voorschrijft. Zij wijzen erop dat luchtvaartmaatschappijen hun bedrijfsvoering inrichten op de lange termijn. Volgens hen moeten zij daarom kunnen rekenen op behoud van de huidige capaciteit van maximaal 500.000 vluchten totdat een nieuw maximum is vastgesteld. Daarvoor moet de Staat in de voorgeschreven procedure ook de luchtvaartmaatschappijen raadplegen.

Oordeel voorzieningenrechter

De voorzieningenrechter oordeelt dat de Staat met de invoering van de voorgenomen tijdelijke regeling niet de juiste procedure heeft doorlopen. Volgens Europese regels kan de Staat het aantal vliegtuigbewegingen van een luchthaven alleen verminderen na het doorlopen van een zorgvuldig proces. Dat proces houdt onder andere in: de Staat moet verschillende maatregelen die de geluidshinder kunnen verminderen in kaart brengen, de Staat moet alle belanghebbenden raadplegen en een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen is pas toegestaan als duidelijk is dat andere maatregelen om de geluidshinder te beperken onvoldoende werken.

De voorzieningenrechter stelt vast dat de Staat is gestart met die procedure voor de voorgenomen vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen tot 440.000 per jaar vanaf het seizoen 2024/2025. Maar de Staat heeft die procedure niet gevolgd voor de voorgenomen tijdelijke regeling waarbij de Staat voor het aankomende seizoen 2023/2024 het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen wil terugbrengen tot 460.000. Dat had wel gemoeten, concludeert de voorzieningenrechter.

Belangen omwonenden

De Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder heeft zich in dit kort geding als partij aan de kant van de Staat gevoegd. Volgens deze stichting is het uitvoeren van 500.000 vliegtuigbewegingen in strijd met het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens.

De voorzieningenrechter oordeelt dat sprake is van een complexe afweging van de belangen van omwonenden, de inwoners van Nederland die willen reizen, de economie, de luchtvaartmaatschappijen, Schiphol en het milieubelang. Deze kortgedingprocedure is daarvoor niet geschikt. De voorzieningenrechter oordeelt dat de Staat die afweging moet maken in de procedure die het Europese recht voorschrijft. De stichting krijgt daarom geen gelijk dat de Staat al voor het komende seizoen het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen moet verminderen.

Zie de volledige uitspraak:
<https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RBNH0:2023:3010>

Rechtszaak over krimp Schiphol

Rechtszaak over krimp Schiphol

Vandaag diende het kort geding van KLM en andere maatschappijen en luchtvaartorganisaties tegen de Staat over de krimp van Schiphol. Update: de uitspraak in het kort geding volgt op vrijdag 7 april.

[Rechtszaak over krimp Schiphol](#)

ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven dichtbevolkt gebied

23 maart 2023 – Wiebe de Jager

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft voor het eerst een exploitatievergunning afgegeven voor het uitvoeren van dronevluchten boven dichtbevolkt gebied. Dit onder voorwaarde dat de drone is voorzien van een gecertificeerde noodparachute. Het overvlogen grondgebied hoeft dan niet meer afgezet te worden. De vergunningaanvraag werd begeleid door Drone Flight Company.

[ILT verstrekt eerste vergunning voor dronevluchten boven dichtbevolkt gebied](#)

Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota

De uitvoeringsagenda geeft aan welke acties het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de komende periode, in samenwerking met belanghebbenden, onderneemt om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota 2020 – 2050.

De uitvoeringsagenda wordt in principe eens in de vier jaar geactualiseerd.

[Lees de 'Geactualiseerde Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota'](#)