

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>

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 moeten, 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/#l/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](#)

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'](#)

IATA en luchtvaartmaatschappijen vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

IATA en luchtvaartmaatschappijen vechten vermindering capaciteit op Schiphol aan

Genève – De International Air Transport Association (IATA) en luchtvaartmaatschappijen (w.o. KLM en Delta Air Lines) vechten het plotselinge besluit van de Nederlandse regering om de capaciteit van de luchthaven Schiphol te verminderen juridisch aan.

Luchthaven Schiphol is al beperkt tot 500.000 vluchten per jaar. Het besluit van de regering zou die overeenkomst herroepen, waardoor de schipholconnectiviteit vanaf november 2023 wordt teruggebracht tot 460.000 vluchten.

IATA en de wereldwijde luchtvaartgemeenschap zijn van mening dat dit politieke besluit van de Nederlandse overheid in strijd is met EU-verordening 598/2014 over geluid gerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens. Het gaat ook voorbij aan het Verdrag van Chicago, een bindend internationaal akkoord dat Nederland heeft ondertekend. Bijlage 16 van het verdrag bevat bepalingen voor de evenwichtige aanpak van het beheer van vliegtuiglawaai die staten verplicht zijn te volgen bij het nemen van maatregelen om de geluidseffecten van de luchtvaart te beheersen.

De belangrijkste vereisten van EU-verordening 598/2014 en de evenwichtige aanpak zijn:

1. Overleg met betrokken partijen
2. Het gebruik van vluchtkortingen alleen als laatste redmiddel
3. Het balanceren van de behoeften en zorgen van omwonenden, het milieu en de lokale economie voor de economische en sociale voordelen van de luchtvaart.

Het besluit om de capaciteit op Schiphol te verminderen voldoet niet aan deze eisen omdat:

1. Er is geen zinvol overleg gepleegd met de industrie.
2. Vluchtverlagingen worden opgelegd als een eerste redmiddel, in plaats van als een laatste redmiddel
3. De noodzaak om de economische schade voor de Nederlandse luchtvaartindustrie te herstellen wordt niet aangepakt. Vóór de pandemie was de luchtvaart goed voor zo'n 330.000 banen en 30 miljard dollar aan economische activiteit in Nederland.

“Nederland belemmert zijn economie door connectiviteit te vernietigen. En dat doet ze in strijd met het EU-recht en haar internationale verplichtingen. De baanvernietigende vijandige benadering van de luchtvaart die de Nederlandse overheid heeft gekozen, is een totaal disproportionele reactie op het beheersen van lawaai. De regering heeft zelfs geweigerd om deel te nemen aan zinvol overleg en heeft van vluchtreducties het doel gemaakt, in plaats van samen te werken met de industrie om de doelstellingen voor geluids- en emissiereductie te bereiken, terwijl de werkgelegenheid wordt hersteld en de post-pandemische economie nieuw leven wordt ingeblazen. Het gevaarlijke precedent dat deze illegale aanpak schept, liet geen andere keuze dan hen voor de rechter aan te vechten,” zei Willie Walsh, directeur-generaal van IATA.

De luchtvaartindustrie zet voortdurend stillere vliegtuigen in, waardoor het geluidsniveau in het afgelopen decennium met 50% is gedaald. De investering in een nieuwe vloot speelt ook een belangrijke rol bij het nakomen van de toezegging van de luchtvaartindustrie om de CO₂-uitstoot tegen 2050 tot netto nul te verminderen, zoals uiteengezet in een resolutie tijdens de IATA AGM in 2021. Het robuuste plan van de industrie om CO₂ te verminderen omvat de opname van duurzame vliegtuigbrandstoffen, waarvan luchtvaartmaatschappijen die in en naar Nederland actief zijn, tot de toonaangevende gebruikers behoren.

Bron: IATA Press Release No: 6, 3 March 2023

Just Culture | Being Offered

an Alternative to Prosecution: The Lived Experience of General Aviation Pilots and Prosecutors

Just Culture | Being Offered an Alternative to Prosecution: The Lived Experience of General Aviation Pilots and Prosecutors

De Nederlandse Transavia vlieger Bram Couteaux schreef een interessante afstudeerscriptie over vliegveiligheid en Just Culture aan de Zweedse Lund University.

Uit zijn onderzoek blijkt dat om van incidenten te kunnen leren, het noodzakelijk is dat betrokkenen hun ervaringen kunnen delen zonder bang te hoeven zijn voor straf. Sinds kort biedt het Openbaar Ministerie piloten in de general aviation een alternatief voor vervolging. Een open dialoog met de behandelend officier van justitie en het delen van ervaringen door een vlieger met andere vliegers blijkt in de praktijk effectiever dan het eenvoudigweg betalen van een opgelegde boete die snel weer vergeten wordt. Zelfkritiek tonen en verantwoordelijkheid nemen na een voorval maken in dit opzicht plaats voor vervolging.

Het onderzoek van Bram Courteaux vormt een waardevolle bijdrage aan de discussie over Just Culture en is op de website van de universiteit gepubliceerd:

<http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/9111661>

Strijd tussen luchtrecht en natuurrecht

Strijd tussen luchtrecht en natuurrecht

Door Ronald Schnitker

Het Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heeft op 29 januari 2023 uitgesproken dat de vliegbeperkingen boven het Natura 2000 gebied Totes Moor illegaal zijn.

voor het Bundesverwaltungsgericht, de federale administratieve rechtbank in Leipzig. Minimale vlieghoogtes, die zijn vastgelegd in een natuurbeschermingsverordening, zijn nietig, bepaalde het hoogste administratieve rechtscollege in Duitsland en vernietigde daarbij een eerdere beslissing van een lagere rechtbank. Daarmee is een acht jaar durend juridisch geschil over vliegbeperkingen boven het natuurbeschermingsgebied nu geëindigd.

LEES VERDER

Deze uitspraak is het resultaat van een lange beroepsprocedure. Vanuit het oogpunt van natuurbehoud had een natuurbeschermingsautoriteit in de regio Hannover in een verordening een minimale hoogte van 600 meter boven het vogelreservaat Totes Moor ingesteld om zo significante aantasting van de soorten in het gebied uit te sluiten. Een commercieel bedrijf in ballonvaarten spande de rechtszaak aan en met succes, het beroep van verzoekers toegewezen

Het Bundesverwaltungsgericht heeft nu duidelijk gemaakt dat beperkingen met betrekking tot het gebruik van het luchtruim alleen kunnen worden opgelegd door het Duitse ministerie van

Transport. Dit geldt ook als Europese natuurbeschermingswetgeving vereist dat gebieden onderworpen zijn aan vliegbeperkingen. De noodzakelijke nauwkeurigheid van de wettelijke bevoegdheidsverdeling sluit uit dat verschillende autoriteiten bevoegd zijn om een vraagstuk parallel met elkaar te regelen.

het de taak van de federale overheid in Duitsland is om vlieghoogtes boven natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden te bepalen en niet aan natuurbeschermingsautoriteiten. Een natuurbeschermingsautoriteit is niet bevoegd om een hoogtebepaling te gelasten door middel van een natuurreservaatverordening voor luchtvaartuigen. Dit blokkerende effect vloeit voort uit het regelgevingsconcept van de Luchtvaartwet, waarvoor de Confederatie eindelijk gebruik heeft gemaakt van zijn exclusieve wetgevende bevoegdheid voor het luchtvaartrecht. Volgens deze verklaring kunnen

De wetgever wordt nu gevraagd om definitief duidelijk te maken wie deze taak uitvoert. Zonder een dergelijke verduidelijking zal het niet mogelijk zijn om Natura 2000-gebieden te beschermen in overeenstemming met de vereisten van de Europese Unie. De noodzakelijke duidelijkheid van de wettelijke bevoegdheidsverdeling sluit uit dat verschillende autoriteiten bevoegd zijn om het beheer van het luchtruim parallel met elkaar te regelen. In de toekomst zal een hoogtebeperking in het luchtruim alleen door het Duitse ministerie van Transport ingesteld moeten worden.

Het Bundesverwaltungsgericht sloot de gelijktijdige verantwoordelijkheid van verschillende autoriteiten voor het luchtruim uit en wees de bevoegdheid tot het reguleren van het luchtruim toe aan het Bundesverkehrsministerium.

In Nederland oordeelde de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State in haar uitspraak van 28 augustus 2019, zaaknummer

201803223/1/R2 anders: “Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank met juistheid overwogen dat uit artikel 5.10 van de Wet luchtvaart niet volgt dat voornoemde ministers (Infrastructuur en Milieu en de minister van Defensie) exclusief bevoegd zijn om beperkingen te stellen aan de toegang tot het luchtruim. Anders dan AOPA en KNVvL betogen, volgt dit ook niet uit de systematiek van de Wet luchtvaart” (r.o. 3.1). Het is daarom interessant om te weten wat de overwegingen van Bundesverwaltungsgericht zijn geweest.

[Lees hier de uitspraak](#)

Bron: <https://www.bverwg.de/pm/2023/9>