

Vergaderjaar 2019–2020

29 665

Evaluatie Schipholbeleid

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 385

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 april 2020

In aanloop naar het Schriftelijk Overleg Luchtvaart van 21 april 2020, informeer ik u in deze brief over:

Algemeen:

- Implementatie van Doc29 voor Schiphol;
- Planning besluitvorming Luchtruimherziening;
- Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019;
- Nadere specificatie richtlijnen MKBA's op het gebied van luchtvaart;

Verduurzaming Luchtvaart

- Kopgroep duurzame luchtvaart;
- Vluchten naar Bonaire in het kader van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart;
- Juridische implicaties Resolutie A40 over CORSIA.

Vliegveiligheid:

- Brandstofstoringen Aircraft Fuel Supply (AFS);
- Boeing 737-MAX;
- Gesprekken met vakbonden over luchtvaartveiligheid;
- Drones;
- Micro Light Aeroplanes (MLA's);
- Paramotortrikes.

Algemeen

Implementatie van Doc29 voor Schiphol

Uw Kamer is per brief van 25 februari 2019 geïnformeerd over de stappen die zijn gezet om het Europese rekenvoorschrift Doc29 te implementeren in een nieuw rekenmodel voor het berekenen van de geluidbelasting

rondom de luchthaven Schiphol als gevolg van vliegtuigbewegingen¹. In het NLR-rapport «Toepassing ECAC Doc29 voor het bepalen van de geluidbelasting van het vliegverkeer van Schiphol», dat als bijlage bij de bovengenoemde brief is toegevoegd², is een uitgebreide toelichting gegeven op de ontwikkeling van de implementatie van Doc29 voor Schiphol. Daarnaast is een (technische) verantwoording opgesteld van de gemaakte keuzes tijdens het doorlopen van dit proces. Dit methoderapport heb ik als bijlage bij deze brief gevoegd³. Het RIVM heeft de implementatie van Doc29 voor Schiphol beoordeeld met als conclusie dat het tot betere resultaten leidt dan het (huidige) Nederlands Rekenmodel (NRM). Ook deze beoordelingsrapportage van het RIVM stuur ik uw Kamer met deze brief toe⁴.

In de Wet luchtvaart is opgenomen dat elk nieuw luchthavenverkeersbesluit voor de aspecten externe veiligheid, geluidbelasting en lokale luchtverontreiniging een beschermingsniveau moet bieden dat gelijkwaardig is aan of beter is dan het niveau zoals dat geboden werd door het oorspronkelijke luchthavenverkeersbesluit uit 2013. Omdat het belangrijk is dat de Kamer een volledig beeld heeft van alle activiteiten die te maken hebben met de actualisatie van de gelijkwaardigheidscriteria, heb ik daarover een apart rapport laten opstellen conform mijn toezegging daarover van 6 maart 2019⁵. Het rapport treft u in de bijlage aan⁶. Schiphol heeft in de gebruiksprognose voor het jaar 2019⁷ en 2020⁸, naast het geldende NRM, ter informatie opgenomen wat de getallen zijn voor de gelijkwaardigheid als deze zouden worden berekend volgens Doc29. In beide gebruiksjaren is het verwachte vliegverkeer getoetst aan de gelijkwaardigheidscriteria voor geluid. De gebruiksprognose voor het jaar 2019 is achteraf aangevuld met deze toetsing. Deze aanvulling is als bijlage aan deze brief toegevoegd.

Planning besluitvorming programma Luchtruimherziening

In de voortgangsbrief van december 2019 is aangegeven dat de definitieve voorkeursbeslissing eind 2020 kan worden genomen⁹. Deze planning is inmiddels bijgesteld. De ontwerpwerkzaamheden voor de herinrichting van de hoofdstructuur vragen meer tijd dan voorzien. Het inzichtelijk maken van de haalbaarheid en wenselijkheid van de nieuwe hoofdstructuur is complex, ook omdat meerdere binnen- en buitenlandse partijen hieraan meewerken. Ook beïnvloedt de Covid19-pandemie de voortgang in het programma aangezien er geen fysieke bijeenkomsten mogelijk zijn. Dit heeft een nadelig effect op de voortgang van de werkzaamheden en op de mogelijkheden voor participatie van stakeholders. Een en ander leidt ertoe dat de concept-voorkeursbeslissing niet eerder dan in het najaar van 2020 kan worden genomen en de definitieve voorkeursbeslissing opschuift naar het voorjaar van 2021. In de voortgangsbrief van juli a.s. wordt uw Kamer hierover nader geïnformeerd.

Benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen 2019

In februari is de 2019-versie van de jaarlijks terugkerende benchmark luchthavengelden en overheidsheffingen door SEO afgerond. Het

¹ Kamerstuk 29 665, nr. 355.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Kamerstuk 29 665, nr. 354.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁷ Kamerstuk 29 665, nr. 349.

⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 377.

⁹ Kamerstuk 31 936, nr. 720.

eindrapport treft u aan als bijlage bij deze brief¹⁰. De benchmark geeft een indicatie van het niveau van de kosten voor luchtvaartmaatschappijen op Schiphol, bestaande uit luchthavengelden, Air Traffic Control (ATC)-heffingen en overheidsheffingen. Schiphol wordt in de benchmark vergeleken met tien concurrerende luchthavens: Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, Londen Heathrow, Brussel, Dubai, Istanbul Atatürk, Londen Gatwick, Madrid, München en Zürich. Er is berekend wat op de verschillende luchthavens voor een identiek pakket vluchten, dat representatief is voor Schiphol, aan deze kosten betaald zou moeten worden. Uit de benchmark blijkt dat Schiphol ten opzichte van 2018 ruim 9% duurder is geworden, maar ondanks dat blijft het berekende totale kostenniveau op Schiphol het laagste van de onderzochte West-Europese luchthavens. Het kostenniveau op Istanbul is wat hoger dan op Schiphol en op Dubai is dat iets lager. Het kostenniveau op Londen Heathrow is wederom veruit het hoogste in Europa.

Nadere specificatie richtlijnen MKBA's op het gebied van luchtvaart

Graag breng ik bij u de publicatie «Klimaat effecten in luchtvaart MKBA's van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van februari 2020 in de bijlage onder de aandacht¹¹. In deze notitie geeft het KiM suggesties voor onderzoekers om de berekening van klimaat effecten consistent te maken in MKBA's of andere welvaartsanalyses waarvoor MKBA-richtlijnen gehanteerd kunnen worden. Met deze notitie is een nuttige eerste stap gezet in de invulling van mijn toezegging om de richtlijnen voor MKBA's op het gebied van luchtvaart waar nodig nader te specificeren naar aanleiding van de motie van de leden Bruins en Paternotte¹².

Verduurzaming Luchtvaart

Kopgroep Duurzame Luchtvaart

Momenteel is mijn ministerie een Europese kopgroep voor Duurzame Luchtvaart aan het vormen. Nederland heeft het initiatief genomen om dit onderwerp op de Europese politieke agenda te plaatsen. Het eerste resultaat daarvan zijn twee bijeenkomsten die in Brussel werden gehouden. De eerste bijeenkomst, op 4 maart jl., betrof een ronde tafelbijeenkomst van de Europese Commissie waarin Nederland als eerste lidstaat pleitte voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. De eerste reacties lieten steun zien voor Europees beleid over deze brandstoffen. In reactie op het Nederlandse pleidooi gaf de Commissie aan beleid op dit terrein serieus te overwegen. Onder Nederlands Voorzitterschap werd de volgende dag, tijdens een tweede bijeenkomst besloten tot het opzetten van een Europese coördinatie op dit onderwerp om zodoende snel stappen te kunnen zetten richting het daadwerkelijk bijmengen van deze brandstoffen. Nederland werkt in dit verband nauw samen met Spanje, Frankrijk, Duitsland, Zweden en de Europese Commissie.

Vluchten naar Bonaire in het kader van het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart

Tijdens het AO Duurzame Luchtvaart van 18 april 2019 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de vraag of vluchten naar Bonaire kunnen gelden als binnenlandse vluchten in het kader van de doelstellingen in het

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹² Kamerstuk 31 936, nr. 680.

Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart¹³. Op basis van een juridische analyse door mijn ministerie en afstemming hierover met experts aan de Duurzame Luchtvaarttafel kan ik u het volgende melden.

In het Verdrag van Chicago is het Koninkrijk der Nederlanden partij als één staat. Het vervoer tussen twee punten binnen één staat wordt binnen de kaders van het Verdrag van Chicago niet beschouwd als internationaal. In dit kader kan een vlucht binnen het Koninkrijk van bijvoorbeeld Amsterdam naar Bonaire worden aangemerkt als een binnenlandse vlucht. Vluchten binnen het Koninkrijk maken daarom ook geen deel uit van het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA), dat gericht is op de internationale luchtvaart. Tegelijkertijd valt Bonaire – net als de andere eilanden in het Caribische deel van het Koninkrijk – binnen de EU-regelgeving in de categorie Landen en Gebieden Overzee (LGO). LGO maken geen deel uit van de interne markt en dienen op handelsgebied te voldoen aan de verplichtingen die ten aanzien van derde landen zijn vastgesteld. Vluchten van en naar luchthavens in LGO zijn om die reden uitgezonderd van het EU ETS voor luchtvaart. Dit in tegenstelling tot «reguliere» binnenlandse vluchten in EU-lidstaten.

Bij de totstandkoming van het Ontwerpakkoord is aan de Duurzame Luchtvaarttafel niet gesproken over vluchten van en naar het Caribische deel van het Koninkrijk. De doelstellingen in het Ontwerpakkoord zijn gebaseerd op prognoses ten aanzien van onder andere technologische innovaties en de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen. Hierbij is wat betreft binnenlands vliegverkeer gekeken naar vluchten binnen het Europese deel van Nederland. Het gaat dan om de kleine luchtvaart (*general aviation*). Bij vliegverkeer naar Bonaire gaat het om groot commercieel verkeer. Het type vliegtuig dat wordt ingezet op vluchten naar Bonaire, de gevlogen afstand én de hoeveelheid energie die nodig is voor de uitvoering van zo'n vlucht, wijken sterk af van «reguliere» binnenlandse vluchten waar de afspraken in het Ontwerpakkoord op zijn gebaseerd. Het is daarom niet haalbaar om vluchten naar Bonaire te laten vallen onder de doelen voor de binnenlandse luchtvaart in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, zoals de doelen voor elektrisch vliegen. Dit laat onverlet dat ik voornemens ben om met marktpartijen te verkennen welke mogelijkheden er zijn voor elektrificatie van de luchtvaart tussen de eilanden van het Caribische deel van het Koninkrijk onderling.

Juridische implicaties Resolutie A40 over CORSIA

Tijdens het AO Transportraad van 21 november 2019 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over de juridische implicaties van Resolutie A40¹⁴. Door de 40^{ste} Algemene Vergadering van de ICAO is ten aanzien van CORSIA in Resolutie A40 paragraaf 18 het volgende bepaald:

«18. Determines that the CORSIA is the only global market-based measure applying to CO₂ emissions from international aviation so as to avoid a possible patchwork of duplicative State or regional MBMs, thus ensuring that international aviation CO₂ emissions should be accounted for only once;»

De betekenis van deze paragraaf voor het handelen van de Europese Unie en haar lidstaten wordt medebepaald door de juridische betekenis van het instrument VN-resoluties voor de aangesloten staten. Een en ander is ook verwoord in de verklaring die door Finland, als voorzitter van de Europese

¹³ Kamerstukken 31 936 en 32 813, nr. 629.

¹⁴ Kamerstuk 21 501–33, nr. 796.

Unie, tijdens de algemene vergadering op vrijdag 5 oktober 2019 is uitgesproken.

In het algemeen kan worden gesteld dat aanbevelingen (resoluties) van internationale organisaties, zoals de VN, in beginsel geen verbindende juridische waarde hebben. Een uitzondering geldt voor interne gerichte resoluties die bijvoorbeeld de interne ordening van een VN-organisatie betreffen.

Een staat bepaalt zelf welke gevolgen hij aan een aanbeveling hecht. Het is echter niet zo, dat staten de aanbevelingen van VN-organisaties zonder meer naast zich neer kunnen leggen. In dit geval erkennen de EU-lidstaten dan ook het systeem CORSIA als het enige mondiale systeem voor CO₂-reductie in de luchtvaart. De wijze waarop de EU en haar lidstaten dit vervolgens in EU en nationale wetgeving opnemen zal primair door hen bepaald moeten worden, zolang dit op een non-discriminatoire wijze gebeurt.

De conclusie is dat paragraaf 18 de EU-lidstaten niet beperkt bij het komende proces over de manier waarop met CORSIA en EU ETS wordt verder gegaan in het licht van de internationale klimaatdoelen. Ook zijn er geen beletsels voor andere CO₂ maatregelen zoals een Europese of nationale bijmengverplichting van duurzame brandstoffen.

Vliegveiligheid

Brandstofstoringen Aircraft Fuel Supply (AFS)

Op 21 augustus 2019 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat Schiphol en AFS gezamenlijk TNO als onafhankelijk partij hebben aangesteld om onderzoek te doen naar de toedracht van de verstoringen bij AFS op respectievelijk 24 juli en 9 augustus 2019¹⁵. Dit onderzoek is afgerond. TNO heeft geconcludeerd dat de verstoring op 24 juli 2019 is veroorzaakt door een fout in de elektrische installatie (een losse nuldraad). De verstoring op 9 augustus 2019 werd veroorzaakt door een storing waarbij valse noodstopalarmen van een pier ontstonden. Naast het vaststellen van de oorzaken zijn door TNO aanbevelingen gedaan om de continuïteit van de toelevering van vliegtuigbrandstof op Schiphol in de toekomst beter te borgen.

Vanuit mijn systeemverantwoordelijkheid voor het vitale luchtvaartproces zal ik verder in overleg treden met betrokken partijen en de uitkomsten en aanbevelingen van het TNO-onderzoek hierbij betrekken. Uitgangspunt blijft hierbij dat de primaire verantwoordelijkheid voor de continuïteit en weerbaarheid van de vitale processen bij de vitale aanbieders zelf ligt. Daarbij hoort onder andere het verkrijgen van inzicht in dreigingen, kwetsbaarheden en risico's en het ontwikkelen en onderhouden van capaciteiten waarmee de weerbaarheid van vitale processen wordt verhoogd en geborgd. Een eerste gesprek in dit kader heeft reeds plaatsgevonden. Ik zal in vervolggesprekken aandringen op een spoedige implementatie van de aanbevelingen van TNO door de betrokken partijen.

Daarnaast informeer ik u dat Schiphol de interne verbeteringen van het crisismanagement en de crisiscommunicatie (inclusief reizigersopvang, verzorging, slaapplekken, etc.) heeft geëvalueerd en dat dit met betrokken partijen is besproken. Met belangstelling zal ik de implementatie van de verbeterpunten op dit terrein volgen.

¹⁵ Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3687.

Boeing 737-MAX

Tijdens het AO Luchtvaart van 11 september 2019 heb ik toegezegd om uw Kamer op de hoogte te houden van de stappen van EASA betreffende de Boeing 737-MAX¹⁶. Boeing heeft de productie van de 737-MAX opgeschort hangende het proces van herbeoordeling van het ontwerp. Uit de informatie die ik van EASA heb gekregen kan ik u mededelen dat het proces van herbeoordeling vordert. De weg is echter nog zo lang en onzeker dat de FAA Boeing heeft opgedragen voorlopig niet meer zelfstandig uitspraken te doen over de timing van een mogelijke herstart van het gebruik van de 737-MAX door luchtvaartmaatschappijen. Naast de FAA is EASA bezig met zijn eigen beoordelingsproces van de door Boeing aangedragen oplossingen voor de problemen met de 737-MAX. Zodra er meer informatie over de volgende stappen in het proces van een mogelijke terugkeer beschikbaar is, zal ik u verder informeren.

Gesprekken met de vakbonden over luchtvaartveiligheid

Tijdens het AO Luchtvaart van 11 september 2019 heb ik uw Kamer toegezegd om op regelmatige basis veiligheidsonderwerpen te bespreken met de vakorganisaties¹⁷. Dit krijgt vorm in een «Overlegplatform vliegveiligheid- en sociale vraagstukken luchtvaartsector». Het doel van het overleg is om een aantal keer per jaar met alle vakbonden gezamenlijk de voortgang op diverse veiligheidsonderwerpen te bespreken. In het overleg nemen vertegenwoordigers plaats van mijn ministerie, het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers, de Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel en de FNV. Om een goed bestuurlijk draagvlak te krijgen wordt er ook een stuurgroep ingericht met de bestuurders van de vakbonden.

Op 4 februari 2020 heeft een eerste overleg plaatsgevonden. In dit overleg zijn de reikwijdte van de toekomstige overleggen (*Terms of Reference*) en de prioritaire onderwerpen vastgesteld. Daarbij is bijvoorbeeld gesproken over sociale vestigingseisen, het EU-traject *social issues*, EU/EASA-traject grondafhandeling, EU/EASA-traject werk- en rusttijden en vliegveiligheid in relatie tot ARBO. In werkgroepen wordt samengewerkt om de actiepunten nader uit te werken.

Met de inrichting van het platform is het de verwachting dat de samenwerking met de vakbonden op een efficiënte en gestructureerde manier kan worden verbeterd. Hierbij krijgen luchtvaart onderwerpen zoals *social issues*, grondafhandeling en werk- en rusttijden structureel meer aandacht en kan er intensiever worden samengewerkt om de vliegveiligheid te verbeteren. Conform mijn toezegging zal ik uw Kamer op hoogte houden van de verdere ontwikkelingen.

Drones

Uw Kamer heeft 5 juli 2018 twee moties aangenomen met betrekking tot de implementatie van de drones regelgeving (Handelingen II 2017/18, nr. 102, item 10). De eerste motie van de leden Paternotte en Remco Dijkstra bestaat uit twee delen¹⁸. In het eerste deel van de motie wordt verzocht om door aanpassing van de regelgeving nog voor de van toepassing wording van de EU-regelgeving, de maximale vlieghoogte van ROC-light (Drone Operator Certificate voor lichte drones) houders te verhogen naar 120 meter. In het tweede deel van de motie wordt verzocht om uw Kamer

¹⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 695.

¹⁷ Kamerstuk 31 936, nr. 695.

¹⁸ Kamerstuk 29 665, nr. 336.

te informeren over de uitvoering van de verplichte kenniseisen die in de EU-verordeningen aan piloten of afstand worden gesteld.

De in de bovengenoemde motie geuite wens om de maximumvlieghoogte voor ROC-light houders te verhogen naar 120 meter wordt meegenomen in de aanpassing van de nationale verkeersregels die tegelijk met de Europese drones regelgeving op 1 juli 2020 in werking zullen treden. In eerste instantie leek dit een eenvoudige aanpassing maar bij nadere beschouwing bleek dat een wijziging van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) en afstemming met de Europese Commissie noodzakelijk was. Hierdoor werd de verwachte doorlooptijd langer. Door deze verandering was het niet mogelijk om de nationale regelgeving aan te passen voorafgaande aan de inwerkingtreding van de EU-regelgeving.

Als gevolg van Covid-19 wordt de van toepassing wording van de Europese regelgeving voor drones mogelijk met zes maanden uitgesteld. Meerdere lidstaten hebben de Europese Commissie afgelopen weken verzocht om uitstel. De Europese Commissie moet hierover nog formeel besluiten. Ik heb bekeken of dit uitstel het mogelijk maakt om de maximale vlieghoogte tussentijds aan te passen, maar dat is niet mogelijk omdat in dat geval een aangepaste algemene maatregel van bestuur opgesteld moet worden. Het is niet mogelijk om deze vóór 1 januari 2021 in werking te laten treden.

Ten aanzien van de verplichte kenniseisen in de EU-verordening worden deze op detailniveau nader uitgewerkt en vertaald naar eisen voor opleidingsinstellingen. Zodra de benodigde nationale regelgeving is aangepast en opleidingsinstellingen een aanvraag in kunnen dienen om erkend te worden, zal ik uw Kamer over de laatste stand van zaken informeren.

De tweede motie met betrekking tot drones van het lid Remco Dijkstra c.s. verzoekt om, samen met de nationale politie, de huidige statische kaart door te ontwikkelen naar een digitale kaart met real-time- en dynamische informatie ten behoeve van verbetering van de handhavingsmogelijkheden voor opsporingsambtenaren¹⁹. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) lanceerde op 7 april de app GoDrone en de website www.go-drone.nl. De app is ontwikkeld voor alle dronebestuurders in Nederland en geeft informatie over gebieden waar je veilig met een drone kan vliegen. Hiermee wordt het toenemende gebruik van drones in het luchtruim veiliger gemaakt. Geleidelijk wordt in de loop van dit jaar en in 2021 meer dynamische informatie aan de dronekaart toegevoegd. De nationale politie is één van de betrokken partijen hierbij. Hiermee beschouw ik invulling te hebben gegeven aan de motie.

Micro Light Aeroplanes (MLA's)

MLA's zijn land-, amfibie- of watervliegtuigen met niet meer dan twee zitplaatsen. MLA's met een maximum startmassa van minder dan 450kg zijn in de EU-basisverordening voor Luchtvaartveiligheid uitgezonderd van de toepassing van de EU-basisverordening voor luchtvaartveiligheid. Dit betekent dat lidstaten de ruimte hebben om zelf regelgeving vast te stellen met betrekking tot deze luchtvaartuigen. De huidige nationale regelgeving ziet dan ook op MLA's met een maximum startgewicht tot 450kg. Door technische ontwikkeling van dit (populaire) type vliegtuig worden er in de praktijk MLA's gebruikt met een startgewicht dat hoger is dan bovengenoemde grenswaarden. Dit doet zich voor in meerdere Europese landen.

¹⁹ Kamerstuk 29 665, nr. 340.

De Verordening (EU) 2018/1139 inzake luchtvaartveiligheid en EASA biedt lidstaten de mogelijkheid om MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg onder nationaal beleid en regelgeving te brengen (*opt-out*). Een aantal EU lidstaten, waaronder Duitsland en Tsjechië, maken gebruik van deze mogelijkheid. Ik heb besloten om ook gebruik te maken van deze *opt-out* mogelijkheid.

Een hoger startgewicht geeft meer mogelijkheden om veiligheid verhogende apparatuur in te bouwen. Hiermee wordt het tevens mogelijk een elektrische versie, die met relatief zware batterijen vliegt, aantrekkelijker te maken als alternatief. Dit past bij de voortrekkersrol die Nederland wil innemen voor elektrisch vliegen.

Paramotortrikes

Een paramotortrike is een luchtvaartuig zonder vaste vleugels dat bij het starten en landen gebruik maakt van een wielconstructie en beschikt over een hulpmotor. De paramotortrike behoort tot de paramotor luchtvaart. In 2004 is de voetgestarte variant van de paramotor, het gemotoriseerd schermvliegtuig, opgenomen in de Nederlandse luchtvaartregelgeving. Hierbij is de voetgestarte variant uitgezonderd van de plicht te beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid voor de bestuurder (brevet). De paramotortrike is, anders dan de voetgestarte variant, niet in de regelgeving opgenomen als apart type luchtvaartuig. Concreet betekent dit, dat de paramotortrike dient te voldoen aan de brevetteringseisen zoals zijn bepaald voor een MLA. Deze zijn gekoppeld aan de karakteristieken van een vleugelvliegtuig. De paramotortrike heeft echter andere karakteristieken en is niet vergelijkbaar met een MLA. De strengere opleidingseisen en het hogere kennisniveau benodigd voor vleugelvliegtuigen zijn daarom ook niet in te vullen voor de paramotortrike.

Om het gebruik van de paramotortrike niet onmogelijk te maken heb ik besloten om de paramotortrike als aparte categorie luchtvaartuig in de regelgeving op te nemen en de paramotortrikevlieger uit te zonderen van de plicht te beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid. De veiligheid en bekwaamheid worden geborgd via het reeds bestaande opleidingstraject van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), waarin zowel theorie als praktijk onderwezen worden. De regelgeving wordt op dit moment voorbereid. Inwerkingtreding wordt voorzien voor de tweede helft van 2020.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga