

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Micro Light Aircraft opt-out

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

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. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft besloten gebruik te maken van deze opt-out, zie ook de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer van 17 april 2020.

2. Wie zijn betrokken?

Kleine luchtvaartsector (AOPA, KNVvL, NVL);
Inspectie Leefomgeving en Transport.

3. Wat is het probleem?

De huidige nationale regelgeving ziet toe 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 grenswaarde. Dit doet zich voor in meerdere Europese landen. Daarnaast levert de huidige grenswaarde beperkingen op voor een elektrische versie, die met relatief zware batterijen vliegt.

4. Wat is het doel?

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). Het doel is om de categorie tussen tussen de 450 en 600 kg onder nationaal beleid en regelgeving te brengen.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag voor het instellen van nationale regelgeving voor MLA's.

6. Wat is het beste instrument?

Aanpassing van de bestaande regelgeving is het beste instrument omdat hier de huidige grenswaarde is vastgelegd.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

MLA's moeten passen binnen de (milieu)kaders die de luchthavenbesluiten met zich meebrengen. Het is aan de luchthaven om het verkeer zo te verdelen dat dit binnen de vergunde geluidsruimte blijft.

Omdat zwaardere luchtvaartuigen meer geluid maken, zijn voor opt out MLA's nieuwe geluidseisen vastgesteld. De hoeveelheid geluid kan meestijgen met de stijging van het startgewicht tot een grenswaarde van 70 dB.

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.

De opt-out is mede op dringende verzoeken van de relevante sectorpartijen genomen en met de belangenorganisaties afgestemd. Het betreft hier luchtvaartuigen voor recreatief privégebruik. Commerciële vluchtuitvoeringen zijn niet toegestaan.