

## **Internet-consultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen**

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze stuur ik u namens de afdeling Paramotorvliegen van de KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart) de reactie op het concept Regeling veiligheid luchtvaartuigen in het kader van de internetconsultatie.

Hierna wordt de Regeling veiligheid luchtvaartuigen "Rvl" en de "afdeling Paramotorvliegen van de KNVvL" "Afdeling" genoemd.

### **1. Artikel 1 Begripsbepalingen**

#### **a. Gemotoriseerd schermvliegtuig.**

De definitie van "gemotoriseerd schermvliegtuig" is niet volledig. Deze beschrijft slechts de variant, die gestart en geland wordt met de benen van de bestuurder. De variant met een onderstel met wielen wordt op identiek dezelfde manier sinds 2004 ingeschreven in het luchtvaartuigregister. Deze variant wordt in de volksmond een "Paramotortrike" genoemd, maar kent ondanks bovenstaande uitleg (nog steeds) geen wettelijke borging. De afdeling heeft al sinds 2010 de situatie aanhangig gemaakt. Sinds 2015 is de afdeling hier intensief en sinds 2017 zeer intensief bezig om dit hiaat via het ministerie van I&M, thans I&W, opgelost te krijgen. Het is mogelijk, dat er een aparte definitie van "paramotortrike" naast "gemotoriseerd schermvliegtuig" komt. Als dit het geval is, dan zal deze in de Rvl opgenomen moeten worden. De beleidsmedewerker van DGLM, die in deze casus als contactpersoon voor de Afdeling fungeert, heeft de ambitie uitgesproken, dat in een later stadium (medio 2020) alle varianten onder één noemer zullen komen: paramotor. In dat geval zal "paramotor" in de Rvl opgenomen dienen te worden.

Belangrijk in dit kader is het feit dat de Verordening (EU) 2018/1139 kent geen onderscheid kent tussen een voet- en trikegestarte paramotor. Er wordt slechts een maximum gewicht genoemd voor de één- respectievelijk tweezitter. De naam "Paramotor" wordt hier voor alle varianten gebruikt.

Als in dit document "paramotor" genoemd wordt, dan worden alle varianten bedoeld.

#### **b. Schermvliegtuig**

De naam "gemotoriseerd schermvliegtuig" wordt in de Rvl "schermvliegtuig" in artikel 1 genoemd. Later wordt het weer een "gemotoriseerd schermvliegtuig". Dit is niet consistent.

Vooruitlopend op de toekomst zou het praktischer zijn de naam "paramotor" te gebruiken. De KNVvL kent de afdeling Schermvliegen.

Het genoemde schermvliegtuig is in de Wet- en regelgeving een “schermzweeftoestel”. Dit is een ongemotoriseerde variant, ook wel parapente genaamd.

Een “gemotoriseerd schermvliegtuig” is volgens de definitie een “zweeftoestel”.

*zweeftoestel*: luchtvaartuig, niet zijnde een motorzweefvliegtuig, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor;

Het feit dat de vrije vlucht niet afhankelijk is van de motor is essentieel voor een paramotor. De regelgeving moet op dit feit gebaseerd zijn.

## 2. Paragraaf 4, artikel 10 afgifte Special BVL

- a. Sinds 2015 heeft de afdeling aan ILT en DGB (thans DGLM) uitgelegd, dat het S-BVL niet de juiste manier is om de luchtwaardigheid te documenteren. In Nederland wordt primair de motor van de paramotor ingeschreven. De vrije vlucht is echter niet afhankelijk van de motor (zie uitleg definitie in punt 1b). Het scherm is bepalend voor de luchtwaardigheid. Dit scherm wordt tweejaarlijks bij een daarvoor erkende instantie, meestal de fabriek, gekeurd en voorzien van een certificaat en notitie met expiratie datum in de tip van het scherm.
- b. De datum van de schermkeuring loopt niet synchroon met de datum van het S-BVL. Het is mogelijk (en komt ook in de praktijk voor), dat tijdens de schermkeuring blijkt dat dit scherm niet meer luchtwaardig is, maar het S-BVL nog wel maanden geldig is.
- c. De verlenging van het S-BVL is zuiver een administratieve handeling zonder controle. De paramotor kan niet aangeboden worden voor een steekproef. De inspecteur is immers niet bevoegd het geheel te keuren, tenzij hij/zij bevoegd is ook schermkeuringen uit te mogen voeren.
- d. Uit het bovenstaande blijkt dat én een S-BVL én een schermkeuring dubbelop is en hoge (ongewenste) kosten voor de eigenaar van de paramotor met zich meebrengt, terwijl uitsluitend de schermkeuring een toegevoegde waarde heeft aan de luchtveiligheid.
- e. Sinds 2013 is de wetgeving in Duitsland aangepast, waardoor de inschrijving aldaar anders verloopt. Nederland (ILT) houdt zich aan het protocol van voor 2013. Hierdoor is het niet mogelijk om nieuw ontwikkelde motoren en schermen van na 2013 in Nederland in te schrijven (BvI) en een S-BVL voor aan te vragen. Duitsland kent een vergaande deregulering voor (gemotoriseerde) luchtvaartuigen met een leeggewicht van 120KG. Voor paramotors houdt dit in dat slechts het scherm ingeschreven dienst te worden, en wel op basis van de Franse “DGAC Fiche d’Identification ULM de Classe 1”. Deze Fiche is de standaard geworden en wordt sinds 2013 Europees algemeen gebruikt.

- f. Bovenstaande is bij herhaling zowel schriftelijk als mondeling uitgelegd aan inspecteurs van ILT, DGB (thans DGLM) en de opsteller van het concept Rvl.
- g. Voor het meten van het geluidsniveau wordt verwezen naar Annex 16 (hoofdstuk 6), hierin wordt echter alleen gesproken over “propeller vliegtuigen met een TC (Type Certificate)”. Paramotors hebben geen TC.

Referentie: Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 28 357, nr. 3.  
Wijziging van de Wet luchtvaart (geluidscertificaat en geluidsverklaring)  
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28357-3.pdf>

Duitsland vereist geen geluidskeuring (DULV Kennblatt) meer voor paramotors met een leeggewicht van 120kg of minder.

Paramotorvliegers waren zoekende naar een mogelijkheid om nieuw ontwikkelde schermen en motoren in te kunnen schrijven in een luchtvaartuigregister. Het Duitse register valt ook onder het verdrag van Chicago en is daarmee een officieel register. Inmiddels wordt er gehandhaafd op het gebruik van het Duitse register. De situatie is daarmee onmogelijk geworden voor nieuw (sinds 2013) ontwikkelde schermen en motoren.

Het verzoek is om een aangepaste variant toe te passen voor het registreren van de paramotor middeld de combinatie van:

- a. BvI (Bewijs van Inschrijving) met;
- b. een geldige DGAC Fiche d'Identification ULM de Classe 1;
- c. certificaat tweejaarlijkse schermkeuring
- d. eventuele verdere eisen, zoals helm en reserve parachute.

Het verzoek is om de inschrijving in het Duitse luchtvaartuigregister voor in Nederland woonachtige vliegers te erkennen.  
Zie ook punt 8.

Het verzoek is tevens om te overwegen geen registratie in het luchtvaartuigregister voor paramotors verplicht te stellen.

Dit is intern met DGLM reeds besproken. Er werd gerefereerd aan het schermzweeftoestel (ongemotoriseerde parapente). Dit luchtvaart kent geen inschrijvingsverplichting. Duitsland kent geen inschrijvingsverplichting voor paramotors met een leeggewicht tot 120kg. De eigenaar kan de paramotor indien gewenst wel inschrijven. Dit wordt veelal gedaan, omdat in Duitsland gebruik gemaakt wordt van de vele MLA velden. Het gebruik van de luchtvaartradio is dan vereist. Hiervoor heeft de vlieger een callsign nodig en dus een registratie in het luchtvaartuigregister.

In Nederland wordt voornamelijk gebruik gemaakt van een locatie, die zich het beste laat beschrijven als een “weide bij de boer in het buitengebied”.

Een extra knelpunt is, dat een paramotorscherm of motor een beperkte levensduur heeft. Regelmatig wordt of het één of het ander vervangen of wordt er een extra scherm bijgekocht. Dit zorgt voor praktische knelpunten bij de inschrijving en legaal maken/houden van de paramotor.

Paramotors met een leeggewicht van meer dan 120kg hebben in Duitsland een inschrijvingsverplichting.

Verder uitleg met referentie aan de Duitse regelgeving:

Voor de categorie luchtvaartuigen <120kg leeggewicht (waar paramotors voor de Duitse wet onder vallen) is de reeks beginnend met D-Mxxx gereserveerd.

Referentie: <https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/BJNR003700964.html#BJNR003700964BJNG000102308>

Paragraaf 1.4 geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de luchtwaardigheidseisen t.a.v. luchtvaartuigen met een leeggewicht van <120kg bij de fabriek ligt. Voor paramotors gaat het hier om het scherm:

(4) Von der Musterzulassung **befreit** sind:

1. ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte **mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm** einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der **Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen** nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,

In paragraaf 3.14 staat beschreven dat er voor de categorie <120kg geen verplichting is tot het voeren van een kenteken, maar een kenteken kunnen aangevraagd kan worden (onderstreepte deel):

### Luftfahrzeugregister und Kennzeichen

#### Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

#### **§ 14 Eintragungen in Luftfahrzeugregister**

(1) Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler, Segelflugzeuge und bemannte Ballone sind bei der Verkehrszulassung von dem Luftfahrt-Bundesamt von Amts wegen in die Luftfahrzeugrolle einzutragen. Die Eintragung kann vor der Verkehrszulassung vorgenommen werden, wenn ein berechtigtes Interesse glaubhaft gemacht wird. Dem Eigentümer oder im Falle des § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c dem bevollmächtigten Vertreter wird ein Eintragungsschein nach Anlage 1 erteilt. Der Eintragungsschein ist bei dem Betrieb des Luftfahrzeugs mitzuführen.

(2) **Ultraleichtflugzeuge und Ultraleichtschrauber werden für die Verkehrszulassung von den Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes in das Luftsportgeräteverzeichnis eingetragen, Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4 auf Antrag.** Absatz 1 Satz 2 bis 4 gilt entsprechend, Absatz 1 Satz 4 jedoch nicht für Luftsportgeräte nach § 1 Absatz 4.

Voor de duidelijkheid: Duitsland maakt net als de EU (EASA) en ICAO geen onderscheid tussen voetstarters en paramotortrikes. Het algemene beeld leeft, dat paramotortrikes groot en zwaar zijn. Dit is niet juist. De meest gebruikte paramotortrikes zijn juist heel licht en klein, waarbij de motor en het harnas van een voetstarter gebruikt wordt.

#### 3. Artikel 16

Aangezien de vrije vlucht niet afhankelijk is van de motor en het scherm geen maximum aantal vliegreuren kent is de registratie van vliegreuren niet essentieel voor de veiligheid van de vrije vlucht. Tot op heden werd dit dan ook niet gedaan. Nut en noodzaak is er derhalve ook niet.

#### 4. Hoofdstuk 4 Wijziging van het luchtvaartuig. Paragraaf 1 artikel 23

Tijdens een strafzaak (parketnummer 15-101637-18, rechtbank Haarlem, 5 maart 2018) is gebleken, dat de motor van een paramotor niet in meerdere configuraties gebruikt mag worden. Dit is zelfs strafbaar.

In de praktijk komt het veelvuldig voor dat een motor met harnas zowel als voetstarter als als paramotortriek te gebruiken is. De lichtste paramotortrieken maken gebruik van een motor en harnas van de voetstarter. Dit wordt ook wel een modulaire paramotortriek genoemd. De Luchtvaartpolitie en ILT zien dit als een ongeautoriseerde vorm van een wijziging aan een luchtvaartuig. In Duitsland heeft men dit opgelost door bij een leeggewicht van 120kg of minder alleen het scherm in te schrijven in het luchtvaartuigregister. De houder is vrij in datgene wat onder het scherm komt, uiteraard mits dit plaatsvindt binnen de specificaties van het scherm. Dit kan dus een voetstarter, maar ook een paramotortriek zijn. Het handboek van het scherm beschrijft de mogelijkheden.

Bovenstaande situatie is dus vanuit de luchtvaart zelf gezien een volledig normale situatie en zou er derhalve geen toestemming voor wijziging aan het luchtvaartuig aan de minister gevraagd hoeven te worden.

Het verzoek is om dit ook in Nederland mogelijk te maken en/of de Duitse manier van inschrijven voor in Nederland woonachtige vliegers te erkennen. Zie ook punt 8.

#### 5. Artikel 47

Bij schermzweeftoestellen is er geen verplichting om onderstaande tekst op een zichtbare plaats op het luchtvaartuig te vermelden.

Een paramotorvliegscherm wordt net als het schermzweeftoestel tweejaarlijks gekeurd op luchtwaardigheid. Er is geen "nut en noodzaak" voor deze tekst op een paramotor.

*Waarschuwing voor inzittenden*

*Dit luchtvaartuig is niet gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidsvoorschriften. Het veiligheidsniveau is niet vastgesteld.*

#### 6. Artikel 48 lid 2

Zie punt 5 hierboven. De passagier hoeft niet middels de hierboven genoemde waarschuwing en extra mondeling op de hoogte gesteld te worden van de afwezigheid van internationale luchtwaardigheid certificatie.

### 7. Hoofdstuk 7. Niet-Nederlandse ECAC-luchtvaartuigen.

#### a. Artikel 51 lid 1

Uit punt 2 van dit document blijkt, dat de borging van de veiligheid op een andere manier tot stand komt, dan op dit moment in Nederland gebruikt wordt. Het S-BVL zorgt immers voor een administratieve schijnveiligheid, terwijl de daadwerkelijke luchtwaardigheid (veiligheid) bepaald wordt door de tweejaarlijkse schermkeuring.

Diverse in Nederland wonende eigenaren van paramotors schrijven hun paramotors in Duitsland in omdat dit in Nederland niet mogelijk is. Zie punt 2 e.

Beperkingen:

1. *luchtwerk;*
2. *vlieglessen;*
3. *commerciële doeleinden;*
4. *verhuur of rondvluchten;*
5. *vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.*

Van de genoemde beperkingen zijn er twee nieuw t.a.v. de in de Regeling MLA's/MLH's/Schermvliegtuigen genoemde beperkingen. Dit betreft punten 2 en 5. V.w.b. punt 2 gaat het er specifiek bij de lichtsport paramotorvliegen om of de Duitse regelgeving het toestaat, dat er in Nederland vlieglessen gegeven kunnen worden met een Duits geregistreerde paramotor. Voor paramotors houdt het op dit moment in, dat vlieglessen met nieuw ontwikkeld materiaal niet mogelijk is.

De veiligheid voor de in punt 5 genoemde locaties is middels de vigerende Wet- en regelgeving al geborgd. De beperkingen verhogen de veiligheid geenszins. Uit deze restrictie spreekt wantrouwen naar de daadwerkelijke luchtwaardigheid. Het kan niet zo zijn, dat een luchtvaartuig "gedeeltelijk" luchtwaardig is. Zo geeft de restrictie van "een afstand van 100m van ..." geen extra veiligheid. De vliegrichting is dan immers van belang.

Het verzoek is de beperkingen 2 en 5 te verwijderen uit de Rvl.

#### **b. Artikel 51 lid 2**

De huidige Regeling MLA's/MLH's/Schermvliegtuigen spreekt in artikel 9a van "tijdelijk gebruik". Tijdelijk wordt hier niet verder gedefinieerd.

De nieuwe 28 dagen regel is een ongewenste verslechtering van de situatie en controle c.q. handhaving zal ook zeer lastig zijn.

Van groot belang om op te merken is de toelichting uit de wijziging van de Regeling MLA's als genoemd in publicatie "11 juni 2004/Nr.

*HDJZ/LUV/2004-1260 Hoofddirectie Juridische Zaken*":

*Artikel I, E*

*Voorts is het op grond van het huidige artikel 4 van de Beleidsregel ontheffingen luchtwaardigheid, welk artikel is overgenomen uit de Beleidsregel ontheffingen MLA's (artikel 1) verboden met een in het buitenland ingeschreven MLA binnen het Nederlandse luchtruim te vliegen zonder een geldige ontheffing. In de praktijk betekent deze regeling, zo deze strak wordt nageleefd, verhoudingsgewijs veel administratieve lasten en een relatief zwaar beslag op het toezichts- en opsporingsapparaat.*

*Daarnaast heeft de Bondsrepubliek Duitsland onlangs zijn grenzen opengesteld voor alle niet in de Bondsrepubliek ingeschreven MLA's. Deze maatregel strookt bovendien met de wensen, die blijkens het relatief drukke MLA-verkeer met name in het oosten en zuiden van Nederland ook bij houders van een MLA in Duitsland en België leven.*

*Een en ander is aanleiding grosso modo het Duitse voorbeeld te volgen en ook het Nederlandse luchtruim voor de in lidstaten van de European Civil Aviation Conference ingeschreven MLA's onder enkele voorwaarden, ontleend aan de vergelijkbare bepaling in de Regeling amateurbouwvluchtvaartuigen (artikel 9), open te stellen.*

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
M.H. Schultz van Haegen.*

Uit het bovenstaande mag geconcludeerd worden, dat er sinds 2004 juist een liberalisering in gang is gezet, terwijl thans een verdere beperking van de mogelijkheden lijkt te worden ingezet. Het betreft hierboven de Regeling MLA's, die later de Regeling MLA's/MLH/Schermvliegtuigen werd. Gemotoriseerde schermvliegtuigen werden pas in 2004 gelegaliseerd. De tijd heeft met het concept Rvl niet alleen stilgestaan, hij is teruggedraaid.

De beperkende 28 dagen-regeling heeft geen toegevoegde waarde. Enerzijds is het toezicht hierop ondoenlijk. Anderzijds kan niet gesteld worden, dat een buitenlands ingeschreven paramotor slechts 28 dagen luchtwaardig is en de overige dagen niet of niet voldoende.

Frappant is verder, volgens reeds lang Nederlands beleid voor MLA's, MLH's en Schermvliegtuigen de Duitse (en Britse en Tsjechische) wetgeving leidend is. Bij de legalisering van paramotorvliegen in Nederland in 2004 werd specifiek de Duitse regelgeving gevolgd.

Het verzoek is om de 28 dagen regeling niet in te voeren en paramotors, die in ECAC landen in een luchtvaartuigregister ingeschreven staan (dat vergelijkbaar is met het Nederlandse) in Nederland toe te staan.

#### c. Artikel 51 lid 5

Onderstaande tekst suggereert, dat het mogelijk is om middels schriftelijke toestemming van de minister toestemming te kunnen krijgen voor een verblijf van langer dan 28 dagen.

*5. Voor een verblijf in Nederland langer dan achtentwintig al dan niet opeenvolgende dagen per kalenderjaar wordt schriftelijke toestemming van de minister gevraagd.*

Uit de in de toelichting van het concept Rvl genoemde “normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015” blijkt echter dat de beperkingen voor de toestemming groot zijn en een regulier gebruik van buitenlands ingeschreven paramotors niet mogelijk maakt.

Het verzoek is om de 28 dagen regeling niet in te voeren en paramotors, die in ECAC landen in een luchtvaartuigregister ingeschreven staan (dat vergelijkbaar is met het Nederlands) ingeschreven staan, in Nederland toe te staan.

## 8. Reacties op “Toelichting”

### a. Referentie:

(Bron: concept Regeling veiligheid luchtvaartuigen, Toelichting, Algemeen)

*MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen*

Deze luchtvaartuigen zijn niet gecertificeerd volgens internationale standaarden; er heeft op het ontwerp van het luchtvaartuig geen toetsing plaatsgevonden aan .....

Zoals eerder genoemd is de wetgeving in 2013 in Duitsland veranderd. Dit heeft tot gevolg, dat het Duitse ministerie de “toelating” van een scherm in een mede-EU land in Duitsland accepteert.

De Franse regelgeving, die door de DGAC aangehouden wordt t.a.v. de toelating van paramotorschermen is daarmee de industriestandaard geworden.

Duitse tekst:

(bron: <http://www.buzer.de/gesetz/10513/a179697.htm>)

*(§ 11 LuftGerPV), dass Muster-, oder Gerätezulassungen eines anderen EU-Mitgliedstaates unmittelbar gültig sind und die Prüfungen nach deutschem Recht ersetzen.*

*Alle Schirme, die bei der DGAC in Frankreich registriert sind und somit eine Musterzulassung in einem EU-Mitgliedstaat haben, dürfen mit jedem Motor /Trike unter 120 kg geflogen werden.*

*Ein zusätzlicher K-Flug ist nach der französischen Musterzulassung nicht vorgesehen. Das Dokument Fiche D'identification ULM De Class 1 muss vom Piloten mit seinem Namen und der Seriennummer des Schirms ausgefüllt und mit Stempel und Unterschrift bestätigt werden!*



### Uitleg Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV):

Fall 1: Ein Schirm mit DGAC-Zulassung wird erworben und mit einem in Deutschland mustergeprüften Motor geflogen. Ist hier noch ein K-Flug nötig - ja oder nein.

Nein, wenn der Pilot für seinen Schirm ein vollständig ausgefülltes fiche d'identification besitzt.

Siehe LuftGerPV § 11 Abs. 4: „Muster- oder Gerätezulassungen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind unmittelbar gültig und ersetzen die Prüfungen nach den Absätzen 1 und 2.“

Da ist es dann auch egal, ob der Motor geprüft ist oder nicht – sobald der Schirm ein vollständig ausgefülltes DGAC-Papier hat (fiche d'identification), greift LuftGerPV § 11 Abs. 4. Wichtig ist, dass das fiche vollständig ausgefüllt ist. D. h. der Händler / Hersteller muss auf dem fiche ganz unten den Verkauf des Schirms mit der Seriennr. xy an den Käufer YX am (Datum) bestätigen.

Damit dürften sich die Fälle 2 und 3 auch erledigt haben.

Fall 2: Ein Schirm mit DGAC-Zulassung wird erworben und mit einem in einem anderen EU-Land zugelassenen Motor geflogen. Der Motor hat aber keine D-Musterprüfung. Kann das System beim DULV angemeldet und versichert sowie legal geflogen werden? Wenn nein: was wäre dafür noch nötig?

Für die Eintragung des Kennzeichens muss uns das vollständig ausgefüllte fiche d'identification für den Schirm vorliegen. Siehe oben...

Für die Versicherung benötigen wir das fiche sowie – witzigerweise - die Daten des Motors, denn wir versichern – trotz fiche – den Motor.

Fall 3: Ein Schirm mit DGAC-Zulassung wird erworben und mit einem Motor geflogen, der keinerlei Zulassungen besitzt (etwa Eigenbau-Geräte). Kann das System beim DULV angemeldet und versichert sowie legal geflogen werden? Wenn nein: was wäre dafür noch nötig?

Siehe Fall 1 und 2...

### b. Artikel 10 geluidskeuring

In Duitsland zijn DULV certificaten (Kennblatt) niet meer vereist voor motoren voor paramotors met een leeggewicht van 120kg of minder. DULV (Deutscher Ultraleichtflugverband) vinden om die reden dan ook al sinds enkele jaren niet meer plaats. Nieuw ontwikkelde motoren kunnen hierdoor in Nederland niet meer ingeschreven worden. Als afdeling juichen we ontwikkelingen –die veelal leiden tot veiligere, maar ook stillere uitrustingen- nadrukkelijk toe. Met de thans voorgestelde opzet komen deze ontwikkelingen voor Nederland niet beschikbaar.

Verder uitleg met referentie aan de Duitse regelgeving over de categorie luchtvaartuigen <120kg leeggewicht:

Referentie: <https://www.gesetze-im-internet.de/luftvzo/BJNR003700964.html#BJNR003700964BJNG000102308>

Paragraaf 1.4 geeft aan dat er geen verplichting tot bijvoorbeeld geluidseisen zijn. De verantwoordelijkheid ligt bij de fabriek:

(4) Von der Musterzulassung **befreit** sind:

1. ein- oder zweiseitige Luftsportgeräte **mit einer höchstzulässigen Leermasse von 120 Kilogramm** einschließlich Gurtzeug und Rettungsgerät; für diese Luftfahrzeuge hat der Hersteller die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nach § 11 der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät nachzuweisen,

### c. Artikel 16

Referentie:

(Bron: concept Regeling veiligheid luchtvaartuigen, Toelichting, Artikel 16)

*De luchtwaardigheid van schermvliegtuigen in combinatie met een motor is geheel gelegen in de toestand van het scherm. De beoordeling daarvan valt echter buiten de bevoegdheid van de genoemde bevoegde personen. Medeondertekening heeft in dergelijke gevallen dan ook geen zin en kan achterwege blijven.*

Hieruit blijkt dat de huidige manier van het verplicht stellen van het S-BVL geen of niet voldoende toegevoegde waarde heeft om het te rechtvaardigen. Voor de houder is het een jaarlijks terugkerende kostbare administratieve handeling, die zich laat vergelijken met het schriftelijk aanvragen van een APK keuring van een auto, terwijl de auto nooit naar het keuringsstation gaat.

Het grote verschil is, dat een paramotorvliegscherm zelf juist wel een daadwerkelijke keuring ondergaat.

### d. Artikel 51

Referentie:

(Bron: concept Regeling veiligheid luchtvaartuigen, Toelichting, Artikel 51)

*...Voor de operatie in Nederland van andere typen luchtvaartuigen die niet aan de internationale normen voldoen, dan wel voor een langere duur van het verblijf in Nederland, kan op individuele basis bij de minister een verzoek worden ingediend. Dit verzoek zal op basis van het zogenoemde Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015, zoals opgesteld door de ILT, worden beoordeeld. Het normenkader is te raadplegen via de website van de ILT, [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl).*

Het Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015 geeft de minister op reguliere basis geen mogelijkheid een permanente ontheffing te geven, zoals bedoeld voor paramotors. Echter, de minister kan de Duitse inschrijving wel erkennen en het gebruik hiervan door in Nederland wonende Nederlandse houders toe te staan. Hieronder staat, dat het enige uitzondering van de verbodsregel inhoudt, dat het luchtverkeer niet in gevaar gebracht mag worden.

Met de Fiche d'Identification ULM de Classe 1 en een geldige schermkeuring wordt de luchtwaardigheid en daarmee de veiligheid aangetoond en kan gelden als het verplichte bewijs hiervoor. Verder is van belang, dat het S-BVL alleen in Nederland geldig is. De minister kan op basis van bovenstaande een permanente ontheffing afgeven.

## *Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015*

(Bron:

<https://www.ilent.nl/binaries/ilt/documenten/publicaties/2016/01/15/normenkader-ontheffingen-luchtwaardigheid-2015/Normenkader+ontheffingen+luchtwaardigheid+2015.pdf>)

### *Inleiding*

*Het is in Nederland verboden om een vlucht met een luchtvaartuig uit te voeren dat niet luchtwaardig is of niet voorzien is van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid tenzij een ontheffing is verkregen. Krachtens artikel 3.8 van de Wet Luchtvaart dient een luchtvaartuig te zijn voorzien van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid en moet het in een luchtwaardige toestand verkeren. Deze luchtvaartuigen mogen in het Nederlandse luchtruim vliegen mits wordt voldaan aan de regels die onder meer de veiligheid borgen.*

*Het betreft luchtvaartuigen die zijn voorzien van:*

- *een Bewijs van Luchtwaardigheid waarvan het ontwerp is gebaseerd op minimaal de internationale EASA/ICAO Annex 8 eisen en luchtwaardig zijn, of*
- *een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid dat is afgegeven op basis van de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, de Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen, de Regeling Historische luchtvaart of de Regeling Yak-52.*

*Van bovengenoemd verbod kan in bijzondere omstandigheden een ontheffing worden verleend op basis van artikel 3.21, eerste lid, van de Wet Luchtvaart, vooropgesteld dat de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht. Dit is de enige uitzondering op de verbodsregel. Het is dus in strijd met de Wet luchtvaart dat luchtvaartuigen zonder een geldig bewijs van luchtwaardigheid op basis van een ontheffing (semi-)permanent van het Nederlandse luchtruim gebruik maken.*

## **9. Website ILT ([www.ilent.nl](http://www.ilent.nl))**

De KNVvL is verbaasd over het feit dat op de website van de Inspectie Leefomgeving & Transport (<https://www.ilent.nl/onderwerpen/luchtporters-general-aviation>) in fases alle informatie over paramotors verdwenen is. We zijn erg benieuwd naar de reden hiervan, alsmede het moment waarop dit zal zijn hersteld

Opgesteld door:

Voorzitter KNVvL afdeling Paramotorvliegen