

### Compilatie vragen en antwoorden online sessie 16 januari 2024

**Update: 27 februari 2024**

*Deze compilatie wordt regelmatig voorzien van updates.*

Onderstaande vragen, antwoorden en opmerkingen komen primair uit de online video avond (Google Meet), die we op dinsdag 16 januari 2024 gehouden hebben. We mochten ruim 60 vliegers verwelkomen. Hoewel bijna alle vragen uit de chat beantwoord zijn, willen we toch op een aantal vragen ingaan en tevens met eenieder deze vragen, antwoorden en opmerkingen delen. Ook wetende dat deze vragen bij andere vliegers leven.

#### Vragen:

**Vraag:** "De Paramotortrike zou in de vrijstellingsregeling opgenomen worden, maar dit werd op het laatste moment geschrapt. Is de evaluatie van de vrijstellingsregeling (rapport AirInfra Adecs) hier de oorzaak van geweest?"

**Antwoord:** "Nee, een aantal provincies hebben bij de internetconsultatie van de regeling bezwaar gemaakt op het toevoegen van de Paramotortrike aan de vrijstellingsregeling. Ze vonden dat ze onvoldoende geïnformeerd waren. In de evaluatie van de vrijstellingsregeling staat letterlijk dat het wenselijk is om de paramotortrike in de vrijstellingsregeling op te nemen. Dat is dus niet gebeurd. Als afdeling paramotorvliegen zijn we samen met vaste medewerkers van de KNVvL bezig om deze situatie op te lossen."

**Vraag:** "Er zijn extra theorie eisen voor bestuurders van paramotortrikes. Is dit niet een achteruitgang. Zo word je verplicht om les te nemen via KNVvL scholen."

**Antwoord:** "De minister en ook het OVV hebben aangegeven dat een vrijstelling voor een vliegbewijs zeer onwenselijk is. Men wil een verplicht vliegbewijs. Paramotorvliegen valt onder nationale regelgeving. Dan is een nationaal vliegbewijs ook logisch. Op dit moment is het vanuit het ministerie gezien niet mogelijk om de eis voor een vliegbewijs te stellen. Dat heeft immers consequenties. In de wet staat tevens dat de vlieger de bekwaamheid aan moet kunnen tonen. Het stellen van bekwaamheids-eisen voor theorie kennis staat nu inhoudelijk voor bestuurders van paramotortrikes beschreven (zie "Besluit").

In 2016 werd in het vorige Reglement Paramotorvliegen al opgenomen dat vrij- en gelijkstellingen voor andere en buitenlandse (paramotor)vliegbewijzen en brevetten niet verleend worden.

Het gemotiveerde antwoord is, dat het onmogelijk is om het niveau van andere (buitenlandse) vliegbewijzen te controleren op inhoud en kwaliteit. Het betekent dus niet dat een buitenlandse of andere opleiding niet voldoende zou zijn, het gaat er om dat het een onmogelijke taak is om de varianten die er bestaan op inhoud te controleren. Daarbij is er geen mogelijkheid tot het stellen van leerdoelen en verdere eisen, die nodig zijn om de paramotorvlieger voor te bereiden op het vliegen in het Nederlandse luchtruim.

We kunnen ook geen antwoord geven op de vraag of een buitenlands paramotorvliegbewijs een bewijs van bekwaamheid is als bedoeld in de wet.

**Vraag:** "Hoe zit het precies met "28 dagen regeling".

**Antwoord:** "De 28 dagen regeling is opgenomen in artikel 50 van de RNVL (Regeling Nationale Veiligheids Voorschriften Luchtvaartuigen). Het gaat hier om het "verblijf" in Nederland van de paramotor. Dus niet om het aantal vliegdagen. De RNVL werd per 1 oktober 2020 van kracht en zorgde er hierdoor nog eens extra voor dat er een nieuwe wijze van het verkrijgen van een BVI/sBVL moest komen. Door de per 2013 gewijzigde Duitse regelgeving konden nieuwe en doorontwikkelde paramotors niet meer voorzien worden van een BVI/sBVL. Er was dus echt nood aan de man en er moest een oplossing komen."

**Extra uitleg RNVL:** paramotor eenzitters met een maximum startgewicht van <300 kg en tweezitters van <450 kg vallen niet onder EASA regelgeving, maar onder de nationale autoriteit. Dit staat beschreven in de Verordening (EU) 1139/2018 Basic Regulations. Praktisch gezien geldt dit dus voor alle paramotors en houdt in dat paramotors niet onder EASA (Europese) regelgeving vallen maar onder de nationale regelgeving. Dat betekent dat alle 27 EU-lidstaten een eigen regelgeving hebben moeten schrijven. Voor Nederland werd dat de RNVL. De gevolgen kunnen groot zijn, zoals het niet accepteren van buitenlandse paramotors voor langer dan 28 dagen. Maar er zijn ook andere beperkingen, zoals het verbod op lesvluchten met buitenlands ingeschreven paramotors.

**Vraag:** "Blijft de TUG bestaan?"

**Antwoord:** "Jazeker. Nog sterker, per 1 januari 2024 is de paramotortrike pas toegevoegd aan artikel 21 van het Besluit burgerluchthavens. Hoewel de provincies sinds 1 juli 2015 een TUG eisten voor de paramotortrike kan dit dus formeel pas sinds afgelopen 1 januari. Voor het opstijgen met een paramotortrike kun je gebruik maken van een TUG, luchthavenregeling of -besluit.

Tijdens de info avond is de hele situatie met opstijgmogelijkheden met de paramotortrike besproken. De situatie is bizar te noemen en de voorzitter

van de afdeling paramotorvliegen heeft ook uitgesproken dat hij ronduit teleurgesteld was over het op het laatste moment schrappen van artikel I uit de Regeling. Hierin stond dat de paramotortrike toegevoegd zou worden aan de vrijstellingsregeling.

Het was ook onlogisch vanwege afspraken die sinds 2015 gemaakt zijn. Zoals bekend werd in 2015 de paramotortrike op basis van de definitie van gemotoriseerd schermvliegtuig uitgesloten van de vrijstellingsregeling. DGLM (ministerie van I&W) besloot dat de definitie van gemotoriseerd schermvliegtuig niet aangepast zou gaan worden voordat de evaluatie van de vrijstelling plaatsgevonden zou hebben. In de publicatie van de vrijstellingsregeling werd de eis gesteld dat drie jaar later een evaluatie ervan plaats diende te vinden (per 1 juli 2018). DGLM stelde voor om de paramotortrike op te nemen in deze evaluatie. Bij een positieve evaluatie zou de paramotortrike opgenomen kunnen worden in de vrijstellingsregeling. De paramotortrike moest dan wel eerst als nieuw luchtvaartuig in de wet opgenomen zijn.

Het eindrapport van de evaluatie werd in juli 2021 opgeleverd. Daaruit bleek dat paramotortrike toegevoegd kon en zou moeten worden aan de vrijstellingsregeling. Het was op punten zelfs een advies, ook i.v.m. handhaving. Er staan meer belangrijke evaluatiepunten in. Het gaat o.a. om knelpunten waar we gezamenlijk over zouden willen praten. Zo willen overheden weten waar luchtvaart plaatsvindt. Die informatie is beschikbaar. Er moet immer een melding van afgifte van de VGB gedaan worden bij de inspecteur-generaal van ILT.

Per 1 januari 2024 werd de paramotortrike een nieuw type luchtvaartuig. Alle seinen stonden op groen. Vier (mogelijk vijf) provincies hebben middels de internetconsultatie aangegeven niet achter het toevoegen van de paramotortrike aan de vrijstellingsregeling te staan. De internetconsultatie is geen bezwaarprocedure, maar een mogelijkheid tot meedenken bij de ontwikkeling van nieuwe wet- en regelgeving. DGLM heeft echter op basis van deze internetconsultatie en eerder gemaakte afspraken met de provincies besloten artikel I in de concept-Regeling te schrappen. Dit werd drie dagen na de geplande publicatiedatum medegedeeld.

Er blijkt (nog) geen oog te zijn voor de flinke problemen die dit met zich meebrengt voor de vliegers van paramotortrikes. In 2010 heeft de Tweede Kamer middels het aannemen van de motie de Rouwe/Meeuwis al besloten dat de luchthavenregeling niet een geschikte oplossing is voor o.a. paramotorvliegen. Op luchthavenbesluiten (reguliere groene luchthavens als Teuge, etc) zijn paramotors niet welkom. Tussen 2010 en 2015 werd de TUG als tussenoplossing gebruikt. In 2015 werd duidelijk dat ook de TUG geen oplossing voor deze luchtsport is. De vrijstellingsregeling volgde, maar (zoals bekend) werden de paramotortrikes uitgesloten.

Zoals in een eerder antwoord aangegeven is de afdeling Paramotorvliegen samen met vaste medewerkers van de KNVvL bezig voor een oplossing.

**Vraag:** "Hoe vaak moet je de schermkeuring laten uitvoeren?"

**Antwoord:** "Dit staat beschreven in het handboek van het scherm. Meestal is dat eens per twee jaar met een maximum van 100 vlieuren."

**Vraag:** "Wie geeft het geluidsdocument uit?"

**Antwoord:** "Middels een eigen onderzoek en een bijbehorend opgesteld onderzoeksrapport hebben we aan kunnen tonen dat alle paramotors voldoen aan de milieu (geluids)eisen. Je hoeft derhalve geen geluidsdocument (Kennblatt of vergelijkbaar) mee te sturen bij de aanvraag voor <120 kg. Het luchtvaartuigregister verzorgt een generiek geluidsdocument dat voor alle paramotors in de klasse <120 kg geldt."

**Vraag:** "Mijn scherm moet volgend jaar weer gekeurd worden. Kan ik met mijn huidige keuringsrapport (feb 2023) een sBVL aanvragen? Gezien de transitieperiode ergens halverwege 2024 eindigt."

**Antwoord:** "De huidige PH registratie (BVI/sBVL) blijft gewoon geldig. Nog sterker, je zou er zelfs voor kunnen kiezen om niet je scherm in te schrijven onder de nieuwe regeling, maar gewoon de registratie op je motor aan te houden. Het gevolg is wel dat je jaarlijks je sBVL dient te verlengen. Op dit moment zijn de leges hiervoor € 100,-. Op het moment dat je de herinnering e-mail van het luchtvaartuigregister voor de verlenging ontvangt, kun je een nieuw sBVL op basis van je scherm aanvragen. Zie speciale checklist op de "Situatie 1-1-'24" pagina van ParamotorWeb."

### Extra informatie:

1. Elk scherm waarvoor een BVI/sBVL afgegeven is, is een apart luchtvaartuig. Als je meerdere schermen in de <120 kg categorie hebt dan heb je dus ook meerdere luchtvaartuigen.
2. Niet elke vlieger begrijpt dat er een verschil zit tussen een BVI en een sBVL. Een BVI (Bewijs van Inschrijving) is puur en alleen de registratie. Vergelijk het met het op kenteken zetten van de auto. Een sBVL (speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid) geeft aan dat het luchtvaartuig ook daadwerkelijk luchtwaardig is. Dit zou je met de APK voor de auto kunnen vergelijken. Een geldig sBVL is daarom ook erg belangrijk. Zoals je zonder een geldig APK niet mag rijden, mag je zonder een geldige sBVL ook niet vliegen. Let op! Het vliegen zonder geldig sBVL is een misdrijf. Je sBVL is alleen geldig i.c.m. een geldige schermkeuring.

De aanvraag is ook verschillend. Je kunt ze wel tegelijk aanvragen, maar in de verwerking zal eerst het BVI verwerkt worden en daarna het sBVL.

**Vraag:** "Waar dient het vuurvaste plaatje bevestigd te worden?"

**Antwoord:** "In principe moet dit ergens in/aan het scherm bevestigd worden. We hebben aangegeven dat dit onwenselijk kan zijn. Denk hierbij aan eventuele schade die kan ontstaan door het plaatje. Het is toegestaan het plaatje elders te bevestigen, zoals aan het harnas, frame of motor. De verplichting van het brandvrije plaatje is een eis die gesteld is in de wet en waar we niet onderuit komen."

**Vraag:** "Waar kunnen letters en cijfers voor je PH registratie gemaakt worden en waar dienen ze aan te voldoen?"

**Antwoord:** "We hebben bewust ervoor gekozen om de bedrijven die dit kunnen verzorgen niet te publiceren. Hierdoor zouden we reclame maken voor die bedrijven, maar mogelijk andere bedrijven onbedoeld niet noemen. Vliegscholen/importeurs zijn op de hoogte en kunnen je adviseren." De eisen staan in de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen paragraaf 9.

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0012878>

Het gaat er voornamelijk om dat de PH registratie goed leesbaar is. De regeling gaat uit van een regulier luchtvaartuig met twee vleugels. Wij hebben maar één vleugel. Je mag de registratie ook in het midden plaatsen.

**Vraag:** "Mag je wijzigingen aan het luchtvaartuig aanbrengen, zelf reparaties uitvoeren en mag je zelf een trike bouwen?"

**Antwoord:** "Je mag zelf onderhoud aan je paramotor uitvoeren. Hier hoort ook de reparatie van een propeller bij. De vraag die je jezelf moet stellen is of je hiervoor bekwaam bent. Daadwerkelijke wijzigingen van de standaardconfiguratie moeten in principe aangevraagd worden bij de minister (zo staat dit formeel beschreven). Daar is een apart formulier voor dat gepubliceerd staat op de website van ILT. Je mag niet zomaar zelf een paramotor(trike) bouwen. Vanuit de EU wetgeving bestaan er eisen t.a.v. de deugdelijkheid van geproduceerde producten. De bouwer (fabriek) is hiervoor ook verantwoordelijk en op aanspreekbaar. "

**Vraag:** "Mag je elektrisch vliegen?"

**Antwoord:** "Vanuit het ministerie is er zelfs beleid om elektrisch vliegen te stimuleren. Let wel, het gaat hier om configuraties waar je binnen de nieuwe <120 kg klasse blijft. Daarboven gelden de "oude" regels en dien je dus ook weer een Kennblatt, Blauw Boekje, etc te hebben."

**Vraag:** "Is de KNVvL afdeling Paramotorvliegen nog steeds bezig met een collectieve verzekering?"

**Antwoord:** "Dat is nog steeds een grote wens en we zijn er ook nog steeds mee bezig. Er zijn flinke prijsverschillen in poliskosten. Veel vliegers zijn in het buitenland verzekerd maar zouden liever in Nederland verzekerd zijn. Het knelpunt lag ook bij het nog niet legaal zijn van de paramotortrike. Die is nu legaal, vandaar dat we er ook echt mee aan de slag kunnen. De hamvraag is ook of eenieder via een collectieve verzekering via het KNVvL lidmaatschap verzekerd wil zijn. Bij ongemotoriseerde luchtporten als paragliding zit de WA verzekering standaard in het lidmaatschap. Je betaalt dan ook een hogere contributie. Bij paramotors is de situatie vanwege het gemotoriseerd zijn en ook het vliegen met passagiers anders. Het overleg hierover loopt al vele jaren en is weer opgepakt. We hopen in februari 2024 een vervolg gesprek met een verzekeringsbureau te kunnen hebben."

**Update 15 maart 2024:** we zijn inmiddels in overleg met zowel het verenigingsbureau van de KNVvL als een verzekeringsbureau. Inhoudelijk kunnen we op dit moment nog geen informatie geven. We zijn in de voorbereidende fase.

**Vraag:** "De situatie met de opstijgmogelijkheden voor paramotortrikes wordt als onacceptabel gezien. Is het een idee om te gaan demonstreren, een rechtszaak op te starten of de ombudsman te raadplegen?"

**Antwoord:** "We kiezen op dit moment voor het reguliere overleg. Welke weg je ook bewandelt, je komt uiteindelijk aan tafel bij de mensen die het voor het zeggen hebben. Druk op een andere manier uitoefenen hoeft niet altijd tot oplossingen te leiden. Er kan echter een moment komen dat we niet anders kunnen en dan een andere weg te kiezen. Vooralsnog verwachten we dat het traject dat inmiddels al gelopen heeft (denk hier o.a. aan het rapport AirInfra Adecs evaluatie vrijstellingsregeling) voldoende aanknopingspunten moeten kunnen geven. Besef dat het afdelingsbestuur en de KNVvL zeer ontstemd is over deze situatie. In een klein land als Nederland zijn er 12 provincies met ieder een eigen beleid. We hebben de hoge leges voor de TUG in Noord Holland aldaar besproken. Er was begrip, maar wat blijkt? Voor 2024 zijn deze leges met ruim € 1000,- verhoogd."

**Vraag:** "Dien je foto's van je registratie in je scherm op te sturen naar het luchtvaartuigregister?"

**Antwoord:** "Nee, dit is niet nodig, maar er kan wel om gevraagd worden. Er worden reguliere steekproeven uitgevoerd. Het meezenden van een foto voorkomt dat er een steekproef bij jou uitgevoerd wordt. Meer

informatie staat in de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0012878>"

**Vraag:** "Hoe wordt de grens van "<120 kg" bepaalt?"

**Antwoord:** "In de Regeling staat precies beschreven hoe het gewicht van ten hoogste 120 kg bepaald wordt. Hieronder staat de precieze tekst uit de Regeling:"

*De maximale lege massa van de totale combinatie van scherm, motor inclusief het frame waarin de motor bevestigd is, reservemiddelen en eventuele andere toevoegingen aan de configuratie niet boven de 120 kilogram uit komt. Deze lege massa wordt bepaald met eventuele motorolie en koelvloeistof, en zonder brandstof;*

**Vraag:** "Mag je de vlag voer tonen van de registratie bij >120 kg nog steeds gebruiken. Daar is de situatie niet veranderd."

**Antwoord:** "Er was nooit een officiële regeling, maar slechts een gedoogbeleid vanuit het luchtvaartuigregister. Het register wil graag praktisch en operationeel meedenken en werken. De situatie is nu zo dat de vlag met de registratie niet meer mag gebruiken. Niet bij <120 kg en ook niet bij >120 kg."

In de Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen staat (o.a.) het volgende beschreven v.w.b. het aanbrengen van de kenmerken:

"... op een duurzame wijze aangebracht."

Dat betekent dat de registratiekenmerken daadwerkelijk op een duurzame wijze aangebracht dienen te worden op het scherm.

Bedenkt ook dat het aanbrengen van een vlag aan de achterkant van het scherm of elders de aërodynamische eigenschappen van het scherm kunnen beïnvloeden.

### Opmerkingen

**Opmerking:** een vlieger gaf aan dat hij onder de oude regeling wil blijven vallen. Dat betekent dan dat je dan ook jaarlijks je SBVL moet verlengen. De leges zijn daarvoor thans € 106,-.

**Opmerking:** als je een paramotorscherm (of luchtvaartuig) over neemt van een andere eigenaar, dan dien je deze overdracht door te geven aan het luchtvaartuigregister. Hiervoor is een apart document beschikbaar: <https://www.ilent.nl/onderwerpen/eigenaren->

### [luchtvaartuigen/documenten/formulieren/2021/02/09/formulier-melding-overdracht-luchtvaartuig](#)

**Betaling BVI en sBVL:** als je zowel een BVI als sBVL aanvraagt dan krijg je ook twee rekeningen. Uiteraard dien je dan ook beide rekeningen te betalen. Het blijkt dat dit niet altijd begrepen/uitgevoerd wordt.

**Uitschrijven buitenlands luchtvaartuigregister:** het is niet toegestaan om meerdere luchtvaartuigregisters ingeschreven te staan. Vandaar dat je je paramotor, als deze in een buitenlands register ingeschreven staat, eerst uitgeschreven moet worden. Voor het Duitse luchtvaartuigregister staat er een voorbeeldbrief op de "Situatie 1-1-24" pagina. Het is van belang dat je de bevestiging van uitschrijving/doorhaling meestuurt bij je aanvragen.

**Documenten bij je aanvraag (initiële toelating/keuring):** de ervaring leert dat m.n. aanvragers met oudere type schermen het lastig vinden om de initiële toelating of keuring van het betreffende scherm te vinden. Het betreft hier niet de tweejaarlijkse keuring. Nieuwe schermen hebben vrijwel allemaal een DGAC Fiche d'Identification ULM de Classe 1. Dit betreft een "toelating". Voorheen werden scherm ook daadwerkelijk gekeurd middels een testprogramma of vergelijkbaar. Hiervoor werd dan een LTA 23/05 of vergelijkbaar afgegeven. Hiermee kun (en moet) je aantonen dat het scherm daadwerkelijk Toegelaten/gekeurd als nieuw luchtvaartuig.

Een tip van het luchtvaartuigregister: kijk goed wat er op de label in het scherm staat. Door deze gegevens te Googelen is het mogelijk het juiste document te vinden.