

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