

## **Nieuwe regelgeving rond Annex 1 luchtvaartuigen in de maak**

De in 2018 van kracht geworden Basic Regulations zijn onder meer bedoeld om meer flexibiliteit aan de wetgevers te geven om nieuwe ontwikkelingen in de luchtvaart regeltechnisch te accommoderen. Er wordt in de Basic Regulations ook op de nationale overheden de verplichting gelegd luchtvaart te stimuleren en te entameren.

Eén van de nieuwe mogelijkheden die de BR inzake Annex 1 luchtvaartuigen biedt is om zaken nationaal te regelen om hopelijk de bestaande punten van aandacht om te zetten in concrete (gedragen) nieuwe wet- en regelgeving. DGLM (Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme zaken, onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) is daarmee belast.

Bij Annex 1 luchtvaartuigen gaat het om die luchtvaartuigen die onder nationale bevoegdheid blijven en niet onder EASA wetgeving vallen.

Vóór de nieuwe Basic Regulations waren dit de zogenoemde ‘Annex 2 luchtvaartuigen’.

Onder ‘Annex 1 luchtvaartuigen’ vallen bijvoorbeeld MLA’s/MLH’s, historische vliegtuigen, zelfgebouwde luchtvaartuigen, kleine ballonnen (-1200m<sup>3</sup>), sommige zweefvliegtuigen (- 250 kg single seat of - 400 kg double seat), gyrokopters, paramoteurs en sommige replica’s. Voor een uitvoerige beschrijving zie de nieuwe Basic Regulations artikel 2, lid 3, onder d.

AOPA en de sectorgenoten hebben uitvoerig overleg gevoerd met de overheid met als doel de thans niet of niet goed geregelde zaken in de nieuwe wet- en regelgeving rond Annex 1 in de praktijk werkbaar te maken. Zonder uiteraard de risico’s uit het oog te verliezen. Of dat gaat lukken is nog maar de vraag.

Waar wij naartoe willen inzake MLA’s en MLH’s, is een ‘Opt Out’ voor de MLA’s /MLH’s. Dat wil zeggen dat de huidige gewichtsproblemen (te weten het veelvuldig voorkomend overschrijden van de MTOM met de MLA’s/MLH’s) kunnen worden aangepakt. De nieuwe Basic Regulations geven de nationale overheid namelijk de mogelijkheid om de MTOM van daarvoor geschikte vliegtuigen en heli’s te verhogen naar 600kg MTOM. Daarmee zou de mogelijk worden geopend om nieuw toetredende vliegers en vliegtuigen, die gebruik willen maken van alle beschikbare moderne elektronica, daarvoor de mogelijkheid te geven. Veel van deze middelen maken de huidige MLA vliegtuigen te zwaar en vallen daardoor soms buiten de huidige gewichtskaders. De toestellen tussen 472,5 en 600 kg voegen vaak veiligheid toe en zouden dus moeten worden gepromoot in plaats van worden verboden. Als dezelfde toestellen in het EASA-regime worden gebracht en dus gecertificeerd moeten zijn, verhoogt dat de kosten dermate dat ook deze vliegtuigen te duur worden voor een grote groep vooral jonge vliegers.

Daarnaast is dit één van de weinige mogelijkheden die wij als GA hebben om de ambities en doelstellingen die de overheid heeft op het gebied van verduurzaming

van de luchtvaart mogelijk te maken. Daarnaast maakt de Opt Out onder andere het elektrisch vliegen qua gewicht beter bereikbaar.

Wij hebben als werkgroep met daarin vertegenwoordigers van vliegscholen, MLA vliegers, een aantal FI's en FE's, een gezamenlijk standpunt ingenomen en op basis daarvan een concreet voorstel richting DGLM gestuurd. Laten we hopen dat men zich van onze inspanningen iets aantrekt.

Een andere mogelijkheid die de nieuwe Basic Regulations opent is het beter regelen van de zelfbouwvliegtuigen en onze prachtige maar steeds verder reducerende historische vloot. Ook daar zijn concrete voorstellen gedaan om onze historische vloot in Nederland in de lucht te houden en wellicht weer uit te breiden. Daarvoor is een redelijke en meewerkende en meedenkende overheid essentieel. Het gaat toch niet aan dat door onnodig ingewikkelde en strenge regelgeving de prachtige oude vliegtuigen Nederland niet in mogen of niet mogen overvliegen of in Nederland kunnen worden gestationeerd. Laten we voor de praktische er werkbare insteek naar het Verenigd Koninkrijk kijken waar een positieve grondhouding richting de luchtvaart heerst.

De GA-sector heeft positieve inbreng geleverd en nu wachten we op de herziene concepten van de voorstellen vanuit onze overheid.

Nadere informatie:

[MLA@aopa.nl](mailto:MLA@aopa.nl)

[gvmtaffairs@aopa.nl](mailto:gvmtaffairs@aopa.nl)

Karel Abbenes  
AOPA Netherlands