

Aan: Burgemeesters van Nederlandse gemeenten

Van: Voorzitter Taakgroep Paramotor
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart

Geachte burgemeester,

In dit document, dat bij het aanvraagformulier voor de verklaring van geen bezwaar meegezonden is, vindt u een samenvatting/hoofdlijnen en achtergrond informatie over paramotorvliegen. Met deze informatie kunt u zich een goed beeld vormen van deze luchtvaart.

Onderaan staan diverse referenties.

Met vriendelijke groet,

Frank Moorman
Voorzitter Taakgroep Paramotor KNVvL

Samenvatting / Hoofdlijnen

Paramotorvliegen is een kleinschalige luchtvaart waarbij gebruik wordt gemaakt vliegscherm (parapente), dat lijkt op een parachute en een kleine (hulp)motor.

Tot 1 juli 2015 moest de paramotorvlieger voor het opstijgen met een paramotor een ontheffing (TUG, locatie voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik) of vergunning (Luchthavenregeling) aanvragen bij de provincie.

Per 1 juli 2015 zijn paramotors (gemotoriseerde schermvliegtuigen) vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben. Het betreft een vrijstelling onder voorwaarden:

1. Voldoen aan de RVGLT (Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en overige Terreinen)
2. Verklaring van geen bezwaar i.v.m. openbare orde en veiligheid (VGB).
3. Na het verkrijgen van de VGB dient de locatie eenmalig aangemeld te worden bij de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
4. Drie jaar na invoering van de vrijstellingsregeling vindt er een evaluatie plaats.

“Verklaring van geen bezwaar i.v.m. openbare orde en veiligheid” (hierna: VGB).

Het is van belang om onderscheid te maken tussen “luchtzijdig” en “landzijdig” gebruik. Het luchtzijdig gebruik is het moment van loskomen van de grond (start) tot de landing. De Inspectie Leefomgeving en Transport divisie Luchtvaart (IL&T) en de Nationale Politie afdeling Luchtvaart zien toe op de naleving van de regels voor het land- en luchtzijdig gebruik.

De aangevraagde VGB heeft betrekking op het landzijdig gebruik.

Als KNVvL hebben we inmiddels veel ervaring opgedaan met de VGB, onder andere bij de ballonvaart. Helaas merken we dat soms een VGB voor een beoogde startlocatie op oneigenlijke gronden wordt geweigerd omdat in dat geval andere argumenten dan openbare orde en veiligheid worden gebruikt. De staatssecretaris heeft bepaald dat de burgemeester beoordeelt of het opstijgen en landen met een paramotor i.v.m. de openbare orde en veiligheid kan worden toestaan.

Wij menen dat voor de afweging de volgende aspecten van belang zijn:

- Er gelden wettelijke eisen waar een terrein (veelal een weiland) waar wordt opgestegen en geland aan moet voldoen. Deze eisen staan in de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en overige Terreinen (RVGLT). De veiligheid gedurende het opstijgen en/of landing is daarmee geborgd.
- De terreineigenaar stemt in met het gebruik (privaatrechtelijk).
- Het terrein wordt slechts kort daadwerkelijk voor de luchtsport gebruikt. Inclusief voorbereiding en inpakken van materieel gaat het veelal over slechts enkele tientallen minuten.
- Er zijn geen voorzieningen nodig om op te stijgen of te landen. Het terrein blijft ongewijzigd.
- Externe veiligheid speelt geen rol van betekenis omdat het Plaatsgebonden Risico (PR) verwaarloosbaar klein is.
- De terreinen liggen vrijwel altijd in het buitengebied.
- Er is geen sprake van verkeersaantrekkende werking.
- De paramotorvlieger vliegt alleen of met één of enkele andere vliegers. Ook in dat kader is van relevante verkeersaantrekkende werking geen sprake. Parkeren vindt plaats waar dat verkeersveilig en is toegestaan.
- Mede vanwege de aard van de luchtsport, de doorontwikkeling van materieel en de gedegen vliegopleiding, is paramotorvliegen één van de veiligste vormen van (gemotoriseerde) luchtsport.

Er wordt niet gestart in Natura 2000-gebieden.

Achtergrondinformatie

Luchtsport paramotorvliegen

De luchtsport paramotorvliegen is in 2004 in Nederland gelegaliseerd. De uitrusting van een paramotorvlieger bestaat uit een op de ruggedragen motor, of een motor die op een trike is gemonteerd, in combinatie met een parapentescherm (lijkt op een parachute) die als vleugel dient. De start bestaat uit het tegen de wind in optrekken van het scherm, versnellen en na enkele of een tiental meters loskomen van de grond. Het opstijgen gaat gepaard met geluidsproductie. De landing vindt plaats met een uitgeschakelde of stationair draaiende motor. Voor het opstijgen en landen is in tegenstelling tot de reguliere Kleine Luchtvaart slechts een relatief kleine locatie nodig. Binnen een vrij liggend perceel is volgens de RVGLT slechts een locatie van 70x25 meter vereist.

Wet en regelgeving

Tot 1 juli 2015 mocht alleen opgestegen worden vanaf een locatie waarvoor door de provincie een ontheffing (TUG) of vergunning (Luchthavenregeling, LHR) was verleend.

In theorie is het ook mogelijk om vanaf een regulier vliegveld te starten, maar vanwege onder andere de grote verschillen in startsnellheid tussen paramotors en reguliere vliegtuigen, maar ook omdat paramotorvliegers te allen tijde alleen recht tegen de wind in kunnen opstijgen en landen, is vliegen vanaf reguliere vliegvelden in de praktijk nauwelijks mogelijk. In de praktijk wordt dit niet toegestaan.

De overheid heeft erkend dat de administratieve lastendruk door de regelgeving zowel voor vlieger als voor het bevoegd gezag onnodig groot is.

Staatssecretaris Mansveld heeft op per 1 juli 2015 aan paramotor (gemotoriseerde schermvliegtuigen) een beperkte vrijstelling onder voorwaarden verleend.

De vrijstelling houdt in, dat paramotors onder de eerder in deze brief genoemde voorwaarden vrijgesteld zijn van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Wettelijk gezien is er een onderscheid tussen landzijdig en luchtzijdig gebruik. Zodra de paramotorvlieger "los is van de grond" is sprake van luchtzijdig gebruik en vanaf dat moment is het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het verantwoordelijke bevoegde gezag. De Inspectie Leefomgeving & Transport divisie Luchtvaart en de Nationale Politie Dienst Luchtvaart zien toe op de naleving van de voorschriften betreffende het land- en luchtzijdig gebruik. Op de vliegactiviteiten is de Wet luchtvaart van toepassing. Hierin is onder meer de minimale vlieghoogte van 150 meter geregeld.

Boven o.a. aaneengesloten bebouwing geldt een wettelijke minimale vlieghoogte van 300 meter, maar paramotorvliegers proberen dergelijke gebieden in redelijkheid zoveel mogelijk te mijden.

De KNVvL heeft een gedragscode General Aviation opgesteld, waarin tevens opgenomen is dat het overvliegen van natuurgebieden zoveel mogelijk vermeden dient te worden en waar dit niet mogelijk is, een hoogte van minimaal 300 meter dient te worden aangehouden.

Daarnaast zijn er diverse Besluiten van toepassing waarin de eisen zijn vastgelegd waaraan een start- en landingsterrein moet voldoen. Zo is de Regeling Veilig Gebruik Luchtvaartterreinen (RVGLT) en Regeling Burger- en militaire luchtvaartterreinen (RBML) van toepassing.

Door de Nederlandse wetgever zijn keuringseisen gesteld aan de vlieguitrusting en deze eisen hebben betrekking op veiligheid en geluidsproductie. Voor de paramotor moet een geluidscertificaat afgegeven zijn waaruit blijkt dat de uitrusting niet meer geluid produceert dan 60 dB(A) op 150 meter hoogte. Alleen met een geluidscertificaat wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

een Bewijs van Luchtwaardigheid en een Bewijs van Inschrijving verleend. Daarnaast dient een paramotorist te beschikken over een door de KNVvL afgegeven vliegbrevet.

De aanvraag voor een Verklaring Van Geen Bezwaar (VGB) heeft dus betrekking op het landzijdig gebruik. Openbare orde en veiligheid zijn hierbij het toetsingskader. Andere aspecten hebben immers betrekking op het luchtzijdig gebruik.

De verklaring van geen bezwaar i.v.m. openbare orde en veiligheid

Als KNVvL hebben we inmiddels ervaring opgedaan met de behandeling van de aanvraag van VGB's voor paramotors.

Helaas merken we regelmatig, dat een VGB voor een beoogde locatie op andere gronden dan openbare orde en veiligheid wordt geweigerd of extra voorwaarden danwel restricties worden verbonden aan gebruikt.

De staatssecretaris heeft bepaald dat de burgemeester beoordeelt of het opstijgen en landen met een paramotor i.v.m. de openbare orde en veiligheid kan worden toestaan.

Paramotors zijn vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben. Het betreft dus alleen een toetsing op openbare orde en veiligheid.

Klachten / zelfregulering

Reeds in de opleiding voor het paramotorbrevet wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het voorkómen van mogelijke hinder bij mens en dier.

Hoewel de paramotor aan de strenge wettelijke (geluids)eisen moet voldoen, ervaart een enkele burger de luchtsport als hinderlijk. Zo mag de motor op 150m hoogte niet meer dan 60dB(A) geluid produceren; het equivalent van een gesprek met drie personen.

De negatieve beleving kan tevens vanwege privacy redenen zijn. De burger ziet de vlieger in de paramotor zitten en gaat er van uit, dat de vlieger de burger ook kan zien. Vreemdgenoeg veroorzaakt een regulier vliegtuig, waarbij de vlieger niet gezien kan worden deze klacht niet.

De KNVvL hecht grote waarde aan zelfregulering. Ook IL&T is van mening dat de "paramotorwereld" in Nederland dusdanig klein is, dat eventuele "knelpunten" intern opgelost kunnen worden. Indien ondanks onze inspanningen om overlast te voorkomen, toch (gegronde) klachten binnen uw gemeente kenbaar worden gemaakt, dan stellen wij het zeer op prijs om hierover te worden geïnformeerd. Dit kan via frank.moorman@knvv.nl.

Wij vragen u om in een dergelijke uitzonderlijke situatie ook de paramotorvliegers waaraan in uw gemeente een VGB is verleend te informeren. De praktijk leert, dat goede afspraken tussen burgers en vliegers gemaakt kunnen worden.

Verder verdiepen?

Meer achtergrondinformatie over paramotorvliegen en snelkoppelingen naar de Wet- en regelgeving kunt u vinden op de volgende websites:

www.paramotorweb.nl

Onder de button "Vrijstelling" in het menu staat veel informatie over de vrijstelling onder voorwaarden.

Publicatie staatscourant beperkte vrijstelling onder voorwaarden :

<http://www.paramotorweb.nl/docs/vrijstelling/SC256332.pdf>

Regeling MLA, MLH, gemotoriseerd schermvliegtuig:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0015237>

Regeling Veilig gebruik luchtvaartterreinen (RVGLT)

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570>

Regeling Burgerluchthavens (milieu en veiligheid):

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570>

Hoofdstuk 3, artikel 26 is voornamelijk van belang voor paramotorvliegen.

Besluit Burgerluchthavens (algemene regelgeving burgerluchthavens):

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026525>

Luchtverkeersreglement:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775>

Gedragcode recreatieve vliegers GA

http://www.paramotorweb.nl/docs/Gedragcode_kort_v1.0.pdf

Nawoord

Wij hopen dat u voldoende informatie heeft om een weloverwogen beslissing te kunnen maken voor het afgeven van de "verklaring van geen bezwaar i.v.m. openbare orde en veiligheid".

Indien u vragen heeft, dan kunt u uiteraard contact opnemen met de aanvrager of met de voorzitter van de taakgroep paramotor/KNVvL, per mail bereikbaar via frank.moorman@knvvl.nl