

Reactie provincie Fryslân op internetconsultatie van de conceptwijzigingsregeling introductie paramotortrike.

Graag maken wij vanuit de provincie Fryslân gebruik van de mogelijkheid om te kunnen reageren op de internetconsultatie van de conceptwijzigingsregeling introductie paramotortrike. Doordat wij laat op de hoogte waren van deze internetconsultatie, is er geen mogelijkheid geweest om onze reactie intern bestuurlijk af te stemmen. Het betreft daarom een ambtelijke reactie.

Wij hebben **bezwaar tegen artikel 1 onder B van de regeling**. Dit betreft de wijziging van artikel 18 van de regeling burgerluchthavens. Voorstel is om de paramotortrike toe te voegen aan de vrijstelling voor de luchthavenregeling zoals die tijdelijk zou gelden voor de gemotoriseerde schermvliegtuigen. Om meerdere redenen zijn wij hier geen voorstander van;

Allereerst zijn de **provincies conform RMBL het bevoegde gezag voor regionale luchtvaart**. De RBML stelt terecht dat de provincie de lusten en lasten in de regio het beste kan afwegen. Al snel na de inwerkingtreding van de RBML kwamen er verzoeken van allerhande categorieën luchtporten om een vrijstelling. Als gezamenlijke provincies hebben wij ons toen op het standpunt gesteld dat we alleen willen meewerken als het om ongemotoriseerde luchtvaartuigen gaat.

In 2015 is tegen de zin van de provincies in, er een vrijstelling gekomen voor gemotoriseerde schermvliegtuigen (voetstarters). Deze vrijstelling zou na drie jaar worden geëvalueerd. Reden voor de vrijstelling was de klacht vanuit de sector dat de procedures voor een luchthavenregeling erg lang duren en er hoge legesbedragen voor moesten worden neergeteld. Niet na drie jaar, maar uiteindelijk in 2020 is de vrijstelling geëvalueerd. Inmiddels was er al wetgeving aangepast waardoor de procedure voor een luchthavenregeling niet meer de lange weg via PS moest afleggen, maar de korte weg via GS, waarbij delegatie naar een afdelingshoofd vergunningverlening mogelijk was. Kortom, **de proceduretijd werd drastisch ingekort**. Daarbij is door provincies nog de suggestie gedaan om de gemotoriseerde schermvliegtuigen en de paramotortrike toe te voegen aan artikel 5 lid 2 besluit burgerluchtvaart, waardoor de **administratieve lasten** voor de aanvrager verder **omlaag kan worden gebracht en de procedure kan worden versneld**. Het gemotoriseerd schermvliegtuigen en de paramotor trike zijn qua geluidsproductie vergelijkbaar met een MLA. Een MLA is ook niet vrijgesteld voor een luchthavenregeling, maar is wel opgenomen in artikel 5 lid 2 BBL. **Een luchthavenregeling lijkt dan ook de logische en zorgvuldige route voor de gemotoriseerde schermvlieger en paramotortrike.**

Verder blijkt ook uit de evaluatie dat de administratieve lasten absoluut niet beperkt zijn door de vrijstelling van voetstarters. De gemeenten ervaren een behoorlijke toename in kosten. Wat dat betreft kan er beter zaken gedaan worden met 12 provincies dan met meer dan 300 gemeenten.

De provincies hebben in de evaluatie van de vrijstelling voort voetstarters derhalve aangegeven dat de luchthavenregeling een goed middel is om de luchthavens voor gemotoriseerde schermvliegers en paramotortrikes mee te legaliseren. Sindsdien zijn wij in afwachting van een besluit van het ministerie van I&W over de vrijstelling voor voetstarters.

Tot onze verbazing lezen wij nu dus dat de vrijstelling van gemotoriseerde schermvliegers nu kennelijk permanent is en, sterker nog, wordt uitgebreid met de paramotortrike. De argumenten waarom wij daar in 2015 tegen waren, gelden nog onverkort;

1. **Melding van voorgenomen vliegactiviteiten:** Initiatiefnemers van voorgenomen structurele activiteiten met een gemotoriseerde schermvliegtuig of paramotortrike hoeven hun activiteiten alleen te melden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport en de burgemeester. Provincies worden hier niet genoemd. Dit zou wel noodzakelijk zijn omdat wij:
 - a. niet het risico willen lopen een TUG-ontheffing (bijvoorbeeld voor een helikopter) af te geven voor een locatie nabij een vrijgestelde locatie voor paramotors. Hiervoor zijn diverse redenen, zoals geluidhinder en vliegveiligheid. Ook hecht de ICL aan zekerheid dat er niet voor het zelfde terrein zowel een provinciale TUG-ontheffing als een ministeriële vrijstelling gaat gelden.
 - b. Voorts is het totaaloverzicht waartoe het melden bij de provincies leidt van belang voor de verdere ontwikkeling van het provinciale luchtvaartbeleid. Op grond van de voorgestelde vrijstelling kunnen er immers luchtvaartterreinen ontstaan buiten medeweten van de provincie, hetgeen een conflicterende situatie zou kunnen opleveren met het provinciale omgevingsbeleid luchtvaartterreinen.
 - c. Extra argument is verder nog dat de provincie ook om andere redenen totaaloverzicht zou moeten houden over de vliegactiviteiten. Dit omdat zij bevoegd gezag is op grond van de Natuurbeschermingswet, en ook met het oog op het ruimtelijke beleid en de planologische kaders die de provincie stelt.
2. **Bestaande luchthavenregelingen:** Wij hebben in Fryslân meerdere luchthavenregelingen verleend voor zowel gemotoriseerde schermvliegen als voor paramotortrikes. Hier zijn uiteraard beperkingen aan het aantal starts opgenomen. Straks mag die exploitant binnenkort starten en landen op een naastgelegen veld. Wij voorzien op dit punt problemen, op het vlak van zowel vliegveiligheid als hinder voor de omgeving, als de relatie met de natuur.
3. **Geen onderscheid tussen recreatief en beroepsmatig gebruik:** In de regeling die nu voorligt wordt er geen onderscheid gemaakt tussen recreatief gebruik en vliegscholen. Dit is vanuit het aspect hinderbeleving echter wel aan te raden. Met name vliegscholen veroorzaken immers hinder, vooral door het langdurig vliegen op geringe hoogte. Als daarom dergelijke beroepsmatige gebruikers van paramotors onder de vrijstellingsregeling gaan vallen, dan voorzien wij de valkuil dat burgemeesters in het kader van hun verklaring van geen bezwaar op grond van openbare orde en veiligheid dit hinderaspect gaan meenemen, terwijl dit valt buiten hun wettelijke bevoegdheid op dit vlak. Eerder heeft I&W ook aangegeven geen voorstander te zijn van het vrijstellen van vliegscholen. Kennelijk is er nu een draai gemaakt.
4. **Aspecten van luchtruimgebruik:** Wij zijn ons ervan bewust dat wij geen bevoegdheden dragen voor de manier waarop het luchtruim wordt gebruikt door paramotors. Echter, omdat alle overheden en dus ook de provincies baat hebben bij een zo groot mogelijke uitvoerbaarheid van de regelgeving voor paramotors, willen we wel volgende zorgpunten onder de aandacht brengen:
 - a. Bij de Inspectie Leefomgeving en Transport moet melding worden gedaan van het gebruik van terreinen door de gemotoriseerde schermvliegers of paramotortrikes. Wij betwijfelen of dit wel voldoende soelaas biedt uit het oogpunt van vliegveiligheid. Weliswaar biedt een melding aan de ILT de gelegenheid om handelend op te treden, maar dit lijkt ons toch van een lagere orde dan de verklaring veilig gebruik luchtruim die de ILT afgeeft voor

onze luchthavenregelingen. Dit baart ons zorgen, omdat er qua aantallen binnenkort onbeperkt mag worden gestart door de vrij te stellen paramotors.

- b. Het wordt voor ons nu nog veel moeilijker of zelfs onmogelijk om afstandseisen te hanteren tussen de verschillende soorten terreinen ("meldingsterreinen", LHR- en TUG-terreinen). Dat komt de veiligheid niet ten goede, zeker als de vrijgestelde locaties niet bekend zijn.

Kortom, de vrijstelling leidt niet tot vermindering van de administratieve lasten, is niet in het belang van de vliegveiligheid en maakt het provincies, als bevoegd gezag voor de regionale burgerluchtvaart, lastig om omgevingsbeleid te voeren. Wij zien daarom graag artikel 1 onder B uit de concept regeling verdwijnen. In plaats daarvan kan de huidige systematiek van de Wet luchtvaart ook 'gewoon' gelden voor de gemotoriseerde schermvliegers en paramotortrikes. Er is geen reden voor een uitzondering op dit punt. Wel kunnen voornoemde luchtvaartuigen worden toegevoegd aan artikel 5 lid 2 BBL, zodat ze qua geluid op een gelijke wijze als de MLA's worden behandeld. Wij gaan graag hierover het gesprek met het ministerie aan.

Ten slotte nog iets over het **proces**. Wij waren vanuit het Rijk graag actief geïnformeerd over deze wijziging alsmede over deze internetconsultatie. Temeer nu in het stuk zelf al staat aangegeven dat de wijziging relevant is voor de provincies. In het beleidskompas staat letterlijk : *IPO-ICL zijn bij het tot stand komen van de conceptregeling geconsulteerd*. Dit is simpelweg niet waar. Wij hebben de regeling zoals die nu voor ligt, niet gezien. En dat is natuurlijk raar en strijdig met de uitspraken die de minister in het BO luchtvaart over samenwerking heeft gedaan. Wij zijn het bevoegde gezag voor de kleine luchtvaart én mede-overheid. Daar past een andere benadering bij dan waar het ministerie nu voor heeft gekozen.

Provincie Fryslân

Simon Slotegraaf