

Internetconsultatie Regeling tot wijziging van enkele regelingen in verband met de introductie van de paramotortrike

Paramotortrike

Ik ben verheugd dat de situatie met de paramotortrike na vele jaren van onduidelijkheid nu opgelost gaat worden. Het is wel jammer dat besloten werd dat de paramotortrike een apart luchtvaartuig moest worden. Dit was niet nodig en was ook niet in lijn met de Verordening (EU) 2018/1139 Basic Regulations. Hierin wordt immers slechts de paramotor beschreven en wordt er geen onderscheid gemaakt tussen voet- en trikestarters. Het zou enorm veel werk voor de totstandkoming van deze regeling gescheeld hebben als de definitie van gemotoriseerd schermvliegtuig aangepast zou zijn, zodat alle varianten onder dezelfde noemer zouden vallen. Dan zou het ook niet nodig geweest zijn om de diverse regelingen aan te passen.

Vrijstellingsregeling

Ik ben verheugd dat de paramotortrike nu ook onder de vrijstellingsregeling (Regeling burgerluchthavens artikel 18) komt te vallen. Naar aanleiding van de internetconsultatie voor de hierboven genoemde vrijstellingsregeling werd de paramotortrike in 2015 door toedoen van de provincies (ICL) uitgesloten van deze vrijstellingsregeling. De opgebrachte reden betrof een hiaat in de definitie van gemotoriseerd schermvliegtuig. Hierdoor werd de paramotortrike een feitelijk niet-bestaand luchtvaartuig dat tevens tot veel onduidelijkheid leidde. De TUG werd nu geëist, terwijl dit niet mogelijk was. De paramotortrike stond immers niet in het Besluit burgerluchthavens artikel 21. Toch bleef deze situatie inmiddels meer dan acht jaren voortduren.

In april 2015 werd na een overleg tussen DGB (thans DGLM), een vertegenwoordiger van de ICL en van de sector duidelijk dat een luchthavenregeling en de TUG niet de oplossingen waren voor deze luchtsport. Overigens had de Tweede Kamer zich, door het aannemen van de motie de Rouwe/Meeuwis, in maart 2010 al uitgesproken over het niet geschikt zijn van de luchthavenregeling als oplossing voor een viertal luchtsporten. Deze motie vroeg om een "passende oplossing zoals vrijstelling". De sector had met onderbouwing het verzoek tot vrijstelling ingediend. De ICL stelde voor om de aanvraag van de luchthavenregeling door GS i.p.v. PS te laten behandelen. Dit zou tijd schelen. Tijdens het bovengenoemde overleg werd door de aanwezige juriste aangegeven dat de winst voornamelijk aan provinciezijde zit. Het betreft een vergunning en de doorlooptijd blijft daardoor lang. DGB nam het besluit en kort daarna werd het gemotoriseerd schermvliegtuig toegevoegd aan de vrijstellingsregeling.

Tussen 2015 en heden was en werd de situatie steeds meer onhoudbaar. In 2020 werd n.a.v. het beleidsvoornemen van de minister besloten tot

anticiperend handhaven op het gebruik van de paramotortrike, maar het probleem van vlieglocaties werd hiermee niet opgelost.

Met deze regeling komt na totaal 13 jaar een einde aan de situatie en kunnen vliegers van paramotortrikes nu volledig legaal opstijgen en landen. Het wordt nu ook mogelijk om paramotortriekvliegers legaal goed op te leiden en kunnen paramotortriekvliegers legaal hun bekwaamheid onderhouden. Ook t.a.v. handhaving is er nu duidelijkheid.

Ik hoop tevens dat er meer duidelijk bij de gemeenten komt over de aard van de vrijstellingsregeling. Er zijn slechts twee voorwaarden, waarvan er slechts één van belang is voor de gemeente. Veel gemeenten weten geen raad met de aanvraag van een VGB.

Luchtvaartuigregister

Bij de legalisering van de luchtvaart paramotorvliegen in 2004, toen nog snorvliegen genoemd, werd om een snelle invoering te kunnen realiseren gekozen voor aansluiting bij de bestaande regeling MLA's. Na een wijziging van de Duitse wet- en regelgeving in 2013 werd het steeds lastiger, zo niet onmogelijk, om nieuwe en doorontwikkelde paramotors te voorzien van een door de wet vereist bewijs van luchtwaardigheid en geluidsdocument.

De motor werd inschreven als luchtvaartuig en voorzien van een sBVL. De luchtwaardigheid van een paramotor wordt echter door het scherm, dat ook minimaal tweejaarlijks gekeurd wordt, bepaald.

De nieuwe regeling voorziet in een logische wijze van inschrijven en voorzien (en geldig houden) van het sBVL. De geldigheid van het sBVL wordt nu ook gekoppeld aan de schermkeuring. Deze wijze van werken zorgt er tevens voor dat het sBVL ook een echt bewijs van luchtwaardigheid is.

De wijziging in de leges zijn ook positief te noemen. De kosten voor de aanvraag van een sBVL voor paramotors met een leeggewicht van ten hoogste 120 kg zijn sterk verlaagd. Dit is ook logisch, want de tijd die het register nodig heeft is ook aanmerkelijk korter. Het is erg fijn dat bij de over een breed front stijgende kosten, deze kosten juist sterk verlaagd zijn. De kosten zijn verder verlaagd doordat de jaarlijkse puur administratieve verlenging van het sBVL zijn komen te vervallen. Ook het zgn. Blauwe Boekje is komen te vervallen.

Paramotors, in de praktijk alleen de paramotortrikes, met een leeggewicht van meer dan 120 kg blijven onder de oude regeling. Hoewel er opmerkingen over geplaatst zijn, is deze situatie logisch. De nieuwe situatie is immers gebaseerd op de Duitse regelgeving.

Terreindimensies

Ik ben verheugd over de aanpassing van de terreindimensies in de RVGLT artikel 26. Deze zijn nu in lijn met de praktijk.