

Paramotortrike internetconsultatie 2023.

Het is uiterst schokkend om te ervaren hoe het ministerie van I&W handelt omtrent het paramotors dossier:

- Paramotortrikes kunnen sinds jaar en dag onder de TUG wetgeving vergunningen krijgen; daarvoor is een speciale erkenning van paramotortrikes als type niet perse nodig want er zijn zoveel varianten van allerlei vliegtoestellen in de markt die niet apart vernoemd worden. Het nare is dat vliegers van paramotortrikes de onder vrijstellingsregeling verkregen permissies bewust misbruikt hebben om met paramotortrikes op te stijgen terwijl dit expliciet uitgesloten is. Hierop valt niet te handhaven door gemeente, provincie, politie, noch IL&T. Het is bizar dat dit “gelegaliseerd” moet worden, terwijl beoefenaars lak hebben aan regelgeving. Het intrekken van de vrijstellingsregeling zou eerder op z'n plaats zijn. De proefperiode is immers lang verlopen en geëvalueerd.
- De evaluatieresultaten van de vrijstellingsregeling zijn niet verwerkt in deze voorgestelde aanpaste regeling zoals verwacht mag worden van behoorlijk beleid alvorens de te kort schietende vrijstellingsregeling, die nota bene een proef was, verder opgerekt wordt.
- Bestaande structuren zoals het IPO-ICL zijn niet betrokken c.q. bewust buitengesloten bij het opstellen van voorliggende aangepaste regeling. Dit is ongehoord.
- De provincies zijn het bevoegde gezag over lokale luchthavens inclusief toewijzing daarvan en zouden nu verder buitenspel gezet worden als bevoegd gezag met de voorliggende wijzigingen waartegen serieuze bezwaren zijn. De provincies hebben namelijk de competentie om te beoordelen waar lokale luchthavens in te passen zijn. Dat een burgemeester een verklaring van geen bezwaar zonder toetsingscriteria moet afgeven en geen handhavingsmiddelen heeft zoals in de vrijstellingsregeling is een wassen neus.
- In Duitsland geeft de gemeenteraad toestemming, maar de vergunning wordt door hogere overheid (i.o.g. de provincie zoals met de TUG) uitgegeven na nadere toetsing op natuurbescherming. Voorvallen als bij de vrijstellingsregeling van aanvragen in natura2000 gebieden zijn dan ook uitgesloten. Uit DULV Merkblatt Geländerichtlinien conform LuftVG.

Die erforderlichen Genehmigungen



- Genehmigung des Grundstückseigentümers für die uneingeschränkte Nutzung des Geländes für UL-Flugbetrieb
- Zustimmung der Gemeinde (muss vom Gemeinderat genehmigt werden)
- ggf. ein Gutachten über die Eignung des Geländes*

Das zuständige Regierungspräsidium erteilt die Genehmigung unter Absprache mit der Naturschutzbehörde (Landratsamt).

* Voraussetzungen für das Gutachten:

- Flurkarte, 1:2500 (Kartasteramt) mit Einzeichnung der Start, und Landerichtung und der gewünschten Platzrunde
 - ICAO-Karte, 1: 50000 mit Einzeichnung des Grundstückes
 - Topographische Karte (Wanderkarte), ebenfalls mit Einzeichnung des Geländes
 - ggf. Fotos (alle vier Himmelsrichtungen)
- IL&T beweert dat zij in staat is de regeling te kunnen handhaven, terwijl ze dat niet kunnen en dat eerder eerlijk toegaven. De vrijstellingsregeling is namelijk niet te handhaven en zolang er misstanden zijn waar niet tegen opgetreden wordt dan wel kan worden, mag er geen sprake zijn van vervolg op bestaande voet.

- Visuele identificatie van de paramotortrikes in de lucht is in praktijk niet zichtbaar vanaf de grond. Transponders (technisch mogelijk, dus vanwaar de bezwaren behalve extra uitrustingskosten) zijn noodzakelijk om notoire overtreders aan te kunnen pakken. Overlast en onveiligheid van te laag vliegen over de bebouwde kom moet stoppen. Misstanden worden niet gepleegd als de pakkans hoog is.
- Het al jarenlange bekende gebrek aan een degelijke opleiding voor een (internationaal) erkend brevet is nog steeds niet geregeld met als gevolg incidenten en ongelukken. Als men zich in het luchtruim begeeft, moet men daarvoor wel goed gekwalificeerd zijn.
- De drang naar kostenbesparing voor de paramotorsport is de verkeerde drijfveer. Een luchtvaarthobby kost veel c.q. meer geld dan simpele sport of hobby. Dat is gewoon een persoonlijke keuze van budgetbesteding. De kosten van vergunningen zijn een reflectie van de benodigde inspanning om te komen tot een zorgvuldige verlening. De vrijstellingsregeling voldoet niet aan een deze zorgvuldigheid en dat is in Duitsland dan ook beter geregeld, zie eerder citaat.
- Bij de definitie van paramotortrikes ontbreekt het maximum ledig gewicht van 120kg. Zonder deze toevoeging wordt er wederom een hiaat gecreëerd. Voorts is het van belang dat er geen enkele uitzondering hierop toegestaan wordt aangezien oudere (tweezitter)trikes hier meestal niet aan voldoen. Hoe gaat IL&T dit handhaven?
- Met geluidsnormen wordt regelmatig een loopje genomen. Het beleid richten op moderne, schone en stille motoren heeft meer en breder effect.
- De start/landingsbaan inrichting is kleiner dan voorgeschreven in Duitsland. Hoezo en waarom minder veilig? Uit DULV Merkblatt Geländerichtlinien conform LuftVG:

2.11 Besonderheiten für Motorschirme und fußstartfähige Ultraleichtflugzeuge

Motorschirme und fußstartfähige Ultraleichtflugzeuge sollen aus betrieblichen Gründen genau gegen den Wind starten und landen können. Die Mindestgrundfläche beträgt 40 m im Durchmesser.

Zuschläge für Grasoberfläche entfallen. Zuschläge für Höhenlage über NN und Neigung sollen entsprechend 2.2.1 angewendet werden. Neigung sowie Wechsel von Neigungen sollen 6 % nicht überschreiten. Über die gesamte Start- und Landefläche soll zu jedem Punkt freie Sicht bestehen. Die Oberfläche soll eben, trittfest und ausreichend oberflächenentwässert sein.

Die Fläche soll von einem 15 m breiten Sicherheitsstreifen umgeben sein. Bei Eignung darf der Sicherheitsstreifen vor jeweiligem Bahnanfang mitbenutzt werden. Der Sicherheitsbereich soll eingeebnet und im Übergang zur Start- und Landefläche stetig sein.

Um den Sicherheitsstreifen soll sich in die geplanten Ab- und Anflugrichtung eine 1 : 10 geneigte An- und Abflugfläche, die 1000 m weit reicht, anschließen. Gekrümmte An- und Abfluglinien sind zulässig.

Kortom, het is duidelijk dat de ambtenaren van het ministerie hun huiswerk nog eens grondig moeten overdoen om te komen tot fatsoenlijke regelgeving omtrent de paramotors. De voorliggende aanpassing van de regelgeving is namelijk procesmatig en inhoudelijk onzorgvuldig. Stop met foetelen. Ik zou dit als (demissionair) minister niet op mijn conto willen hebben. Het is in ons aller belang dat de burgers vertrouwen behouden in de wetgever en dat kan eigenlijk alleen met deugdelijke en evenwichtige wetgeving.