

# Gedoe om vergunningen

*Om met een paramotor de lucht in te gaan kun je kiezen tussen "rennen of rollen". Oftewel, de zogenaamde voetstart of trikestart. Bij de trikestart hang je de motor op een soort skelter met drie (soms vier) wielen en rij je over het weiland, tot je voldoende snelheid hebt en loskomt van de grond.*

*Afgezien van de technieken bij start en landing, is er verder nauwelijks verschil tussen een ruggedragen paramotor en een paramotortrike - in het kort een trike. In de regelgeving is de trike al jarenlang problematisch. Wat is er aan de hand en komt er nu eindelijk een oplossing?*

*Tekst: Peter Blokker ism Frank Moorman; Foto's: Peter Blokker*

Een paramotortrike is een populaire variant op de voetstart methode. Vooral tandems worden graag met deze rollende start uitgevoerd, omdat tandem-voetstarten lastiger is en je hiervoor ook een aparte paramotor met een groter scherm en meestal ook een motor met meer vermogen nodig hebt. Ook het 'vliegtuig-gevoel' is bij een trike sterker aanwezig. Het grote voordeel bij de landing is dat deze rollend plaatsvindt. Je hoeft met name bij windstil weer de vliegsnelheid er na de landing niet uit te lopen. Minder leuk is dat de trike eigenlijk helemaal niet bestond in de Nederlandse wet en daarom alle trike-activiteiten illegaal en strafbaar waren. Er zijn zelfs piloten veroordeeld en menig trikevlieger durfde het luchtruim niet meer in. Dankzij een langdurige en onvermoeibare inzet van Frank Moorman (voorzitter afdeling Paramotorvliegen), maar ook medewerkers van de overheid, schijnt er nu licht aan het eind van de tunnel.

## Het probleem

Om te mogen starten met een paramotor (voetstart), is toestemming nodig. In de eerste plaats van de grondeigenaar, maar ook van de burgemeester die een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) moet afgeven. Daarnaast moet het terrein, meestal een weiland, voldoen aan de terreineisen uit de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en Overige Terreinen (RVGLT). Hierin is onder andere de minimale

obstakelvrije zone bepaald.

Op zich is dit allemaal niet zo ingewikkeld en heb je alleen een bereidwillige boer nodig, een burgemeester die weet hoe de VGB afgegeven kan worden en een meetlint om het terrein in te meten. Van deze procedure kan gebruik gemaakt worden sinds in 2015 gemotoriseerde schermvliegtuigen (de formele naam van de voetgestarte paramotor), onder voorwaarden, vrijgesteld zijn van de verplichting een luchthavenregeling of -besluit te hebben. Voor die tijd mochten paramotors alleen starten vanaf een reguliere luchthaven als Hilversum en Teuge of je moest zelf een luchthavenregeling aanvragen bij de provincie. De reguliere luchthavens laten paramotors echter vrijwel nooit of meestal zelfs helemaal niet toe. Deze vrijstelling was dus goed nieuws.

Maar bij het definiëren van een gemotoriseerd schermvliegtuig werd alleen uitgegaan van de voetstart-methode. Kortom, de trike valt niet onder de vrijstellingsregeling en het opstijgen ermee is een strafbaar feit omdat dit luchtvaartuig formeel, voor de Wet- en regelgeving, niet bestaat. De provincies gaven aan dat je een TUG (terrein voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik) aan moest vragen voor het opstijgen met een trike. Hoe bizar was dit, het opstijgen met een trike was toch een strafbaar feit! Begrijpt de overheid haar eigen regels niet? Extra bizar is het dat alle varianten op identiek dezelfde wijze ingeschreven worden in het luchtvaartuigregister.



## 2020: De trike bestaat!

Al in juli 2010 werden vrije ballonnen, schermzweeftoestellen (paragliders) en zeilvliegtuigen (delta's) vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben. Vijf jaar later volgden zoals we hiervoor al zeiden de 'gemotoriseerde schermvliegtuigen', dus de paramotors. Volgens de definitie zijn gemotoriseerde schermvliegtuigen voetstarters, omdat er staat: "..., gestart en geland met de benen van de bestuurder...".

De paramotortrike is, anders dan de voetgestarte variant, niet in de regelgeving opgenomen als apart type luchtvaartuig. Er werd gesteld, dat de paramotortrike dan maar dient te voldoen aan de brevetteringseisen zoals zijn bepaald voor een MLA (Micro Light Aeroplane). Deze zijn gekoppeld aan de karakteristieken van een vleugelvliegtuig. De paramotortrike heeft echter andere karakteristieken en is niet vergelijkbaar met een MLA. Bovendien is er geen MLA opleiding die faciliteert in paramotortrike vliegen.

Om het gebruik van de paramotortrike mogelijk te maken heeft Frank Moorman intensief samengewerkt met verschillende overheidsorganen. Met een mooi resultaat: De minister heeft besloten om de paramotortrike als aparte categorie luchtvaartuig in de regelgeving op te nemen en de paramotortrikevlieger uit te zonderen van de plicht te beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid. Dat betekent dat er voor het vliegen met een paramotortrike, net als voor een paramotor (voetstart), paraglider of delta, geen Rijkserkend brevet nodig is. Een paramotortrike-piloot moet zijn bekwaamheid wel verplicht aan kunnen tonen door een KNVVL-opleidingstraject te volgen met de aantekening trikestart. Daarin worden zowel theorie als praktijk onderwezen en geëxamineerd. De regelgeving wordt op dit moment voorbereid en het is de bedoeling dat die in de tweede helft van 2020 in werking treedt. Maar zolang hoeft de trike niet aan de grond te staan, er is aangekondigd

dat er sinds mei 2020 anticiperend gehandhaafd wordt (dus vooruit wordt gekeken naar de komende regelgeving). Met andere woorden, het vliegen met een trike wordt dus vanaf mei 2020 niet meer als een illegale activiteit beschouwd.

## Nu nog een startplek

Met het definiëren van de paramotortrike is het niet automatisch zo dat deze startmethode onder de vrijstellingsregeling valt. Daarvoor moet de vrijstellingsregeling aangepast worden en dat werd niet toegestaan door het ministerie van I&W voordat de evaluatie van deze regeling is afgerond. Door de trike op te nemen in de vrijstellingsregeling kan net als met de ruggedragen motor gestart worden van het weiland bij de boer om de hoek, mits toestemming van grondeigenaar en gemeente is verleend. Dit jaar wordt de vrijstellingsregeling geëvalueerd. Hoewel de paramotortrike uitgesloten was van de vrijstellingsregeling is besloten de paramotortrike toch op te nemen in de evaluatie met als doel te evalueren of de paramotortrike in de vrijstellingsregeling opgenomen kan worden. Als dit lukt mag de vlag uit en kan de trikevlieger eindelijk echt onbezorgd de lucht in.

Minimaal tot na de evaluatie van de vrijstellingsregeling dient er voor het gebruik van de trike een luchthavenregeling, -besluit of TUG (terrein voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik) geregeld te worden en ben je daardoor aangewezen op een soms erg kostbare en langdurige procedure bij de provincie. In het gebruik is een TUG niet handig, met een beperking van maximaal 12 dagen per jaar en het minimaal 24 uur van tevoren melden of je gaat vliegen. Juist hierom is de vrijstellingsregeling in het leven geroepen. Dit zou het regelen van een terrein om legaal te mogen starten met een paramotor eenvoudig maken, maar geldt dus niet op dit moment nog niet voor de trike.

