

### Onderwerp:

### **Is een wijziging van het bestemmingsplan voor het opstijgen met een paramotor noodzakelijk c.q. wenselijk?**

Geachte lezer,

In deze brief wil ik u graag extra informatie geven, waarmee overwogen kan worden of een bestemmingsplanwijziging wenselijk, noodzakelijk of juist niet nodig is voor het opstijgen met een paramotor.

### **Samenvattend komen de volgende onderwerpen aan bod:**

1. Verschil luchthavenbesluit en luchthavenregeling
2. Verschil "Tijdelijk en Uitzonderlijk" en "Structureel" gebruik
3. Uitleg situatie luchthavenregeling
4. Ruimtelijke ordening/impact
5. Motie de Rouwe/Meeuwis
6. Vrijstellingsregeling
7. 390 gemeenten
8. Gevolgen eigenaar locatie en directe omgeving
9. Diverse referenties

### **Ad 1. Verschil luchthavenbesluit en luchthavenregeling**

Beide instrumenten staan genoemd in de RBML (Regeling Burger en Militaire Luchthavens).

Als het PR (Plaatsgebonden Risico) en de bepaalde geluidscontour (zie uitleg luchthavenregeling) binnen het luchthavengebied vallen, dan kan volstaan worden met een luchthavenregeling. Dit geniet dan ook de voorkeur, mede vanwege de administratieve lasten, die bij het vaststellen van een luchthavenbesluit aanmerkelijk groter zijn.

Voor de beeldvorming: een luchthavenbesluit wordt vastgesteld voor luchthavens zoals Hilversum, Teuge, etc.

### **Ad 2. Verschil "Tijdelijk en Uitzonderlijk" en "Structureel" gebruik**

De Wet- en regelgeving kent eigenlijk maar twee mogelijkheden voor paramotorvliegen: de TUG (terrein voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik) en de luchthavenregeling. De laatste is voor structureel gebruik.

De term "structureel" kan verwarrend zijn en uitleg hierover is essentieel.

In IPO verband is afgeproken, dat het gebruik van 12 dagen of minder als "incidenteel gebruik" gezien wordt. Hier komt "tijdelijk en uitzonderlijk gebruik" vandaan.

13 dagen of meer per jaar is dan per definitie "structureel gebruik".

De luchtsport paramotorvliegen kan slechts op een beperkt aantal dagen per jaar beoefend worden.

Het moet droog weer zijn en de wind mag niet te hard waaien (tot een beginnende windkracht 3). In een flinke periode van het jaar wordt bij zonnig weer de middag vermeden i.v.m. thermische condities, die voor (op bepaalde locaties of voor veel vliegers voor ongewenste) verticale luchtstromingen zorgen.

Verder mag de wind op hoogte (vanaf globaal 30m, maar specifiek 150m – 375m) ook niet te hard zijn. Anders kom je letterlijk niet tegen de wind in vooruit.

Het geschikte weer is vergelijkbaar met ballonvaarweer.

Verder mag er alleen binnen de Uniforme Daglicht Periode (UDP) gevlogen worden, waarbij volgens de bepalingen in de Regeling burgerluchthavens ook niet voor 07.00u gestart mag worden. Dan zit je nog in het nacht ("Night" uit de Lden berekening) regime.

In de praktijk kan er soms weken niet gevlogen worden.

De luchtsport paramotorvliegen wordt derhalve "extensief" vanaf een locatie beoefend.

Verder wordt de locatie slechts heel kort, tijdens opstijgen en landen, gebruikt. De daadwerkelijke uitoefening van de luchtsport vindt in het luchtruim plaats.

Deze informatie is zeer belangrijk bij de afweging of een bestemmingsplan wijziging of aanpassing nodig is.

### **Ad 3. Uitleg luchthavenregeling**

Gemotoriseerde schermvliegtuigen (paramotors) zijn vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben. Voor de begripsvorming is het belangrijk uitleg te geven over luchthavenregeling.

Om te kunnen bepalen of met vaststelling van een luchthavenregeling kan worden volstaan dienen berekeningen te worden gemaakt van de contour van het plaatsgebonden risico van 10<sup>-6</sup> en de geluidscontour van 56 dB(A) Lden.

Indien beide contouren binnen het luchthavengebied vallen kan volstaan worden met een luchthavenregeling. Er zijn geen gevolgen t.a.v. de ruimtelijke ordening voor de directe omgeving.

Omgekeerd, als één of beide contouren buiten het luchthavengebied valt dient er een luchthavenbesluit opgesteld te worden. In dit geval kunnen er wel gevolgen zijn voor de ruimtelijke ordening.

Een luchthavenregeling is ontworpen om te kunnen voldoen aan artikel 8.1a van de Wet luchtvaart, die stelt, dat het verboden is met een luchtvaartuig op te stijgen en te landen anders dan vanaf een luchthaven.

Er kan een gehele, gedeeltelijke vrijstelling verleend worden of een vrijstelling onder voorwaarden. Later meer hierover.

Op voorhand is bekend, dat voor bepaalde soorten luchthavens de contouren voor de externe veiligheid en geluid nooit buiten het luchthavengebied zullen vallen. Het betreft hier onder meer luchthavens met uitsluitend ballonopstijgingen, of uitsluitend verkeer van zweefstoellen of Micro Light Aeroplanes (MLA) of een combinatie van dit luchtverkeer. Hier wordt het PR dan ook als verwaarloosbaar klein genoemd.

Paramotors vallen onder de Regeling MLA/MLH/gemotoriseerde schermvliegtuigen. De wettelijke term voor een paramotor is “gemotoriseerd schermvliegtuig” en volgens de definitie ervan wordt de paramotor gecategoriseerd als “zweefstoel”. De motor is immers niet van belang voor de luchtwaardigheid.

Een paramotor is aanmerkelijk lichter dan de meeste MLA's. Daarbij is de vliegsnelheid zeer laag. De combinatie zorgt ervoor, dat een de impact van een paramotor aanmerkelijk kleiner is, dan van een reguliere MLA.

Verder heeft een paramotor geen vaste vleugelconstructie, maar bestaat de vleugel uit een soort doek (kunstvezel), dat in door de aerodynamische krachten tijdens de vlucht pas de vorm van een vleugel aanneemt.

Hoewel een paramotor onder de Regeling MLA/MLH/Gemotoriseerd schermvliegtuig valt is het een **zweefstoel**.

Dit geeft nog eens extra de eenvoud van het betreffende luchtvaartuig aan.

**Uit bovenstaande blijkt, dat de berekening voor zowel de geluidscontour van 56dB(A) Lden en het PR van 10 -6 voor een paramotor niet berekend hoeft te worden.**

Dit alles is ook terug te vinden in de Regeling burgerluchthavens artikel 5 lid 2:

*Vastelling van een luchthavenregeling volstaat in ieder geval bij:*

- a.** een luchthaven met uitsluitend opstijgingen met ballonnen bestemd en ingericht voor het vervoer van bemande vluchten;*
- b.** een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door **zweefstoellen**;*
- c.** een luchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door **micro light aeroplanes**;*
- d.** een luchthaven met uitsluitend een combinatie van het onder a, b of c bedoelde luchthavenluchtverkeer.*

### **Ad 4. Ruimtelijke ordening/impact**

Kern: er vindt mogelijk een toetsing plaats binnen de betreffende gemeente of de luchtsport paramotorvliegen in strijd is met het vigerende bestemmingsplan.

Bij diverse afgegeven luchthavenregelingen is niets hierover vermeld of is aangegeven, dat de activiteit niet in strijd is met het bestemmingsplan.

Bij een luchthavenregeling blijven de PR en 56dB(A) Lden contouren zoals hieboven beschreven binnen het luchthavengebied. Hierdoor zijn er geen gevolgen t.a.v. de ruimtelijke ordening t.a.v. de direct omliggende gebieden.

Kopie teksts uit een afgegeven luchthavenregeling te Haarzuilens (toelichting pagina 8) (Zie ook: "7. Diverse referenties"):

#### ***"Ruimtelijke impact***

*Het vaststellen van een luchthavenregeling heeft geen directe doorwerking in een bestemmingsplan. Er is daarnaast sprake van een bestaand gebruik van het weiland voor het beoefenen van deze vorm van recreatieve luchtvaart. Wij gaan ervan uit dat het medegebruik van agrarische grond, als terrein waarvan met een schermvliegtuig met hulpmotor wordt opgestegen en geland, op gemeentelijk niveau ruimtelijk op enigerlei wijze wordt ingepast. Er is echter op grond van de Wet luchtvaart geen reden om vanwege de ruimtelijke impact de luchthavenregeling niet vast te stellen."*

Kopie tekst hoger beroep zaak 11 december 2013 Raad van State punten 3 en 3.1 (Zie ook: "7. Diverse referenties"):

*"...Nu een luchthavenregeling uitsluitend regels kan bevatten met betrekking tot geluidbelasting en het externe-veiligheidsrisico en niet met betrekking tot de ruimtelijke indeling van een gebied en geen doorwerking kent naar een bestemmingsplan, heeft de rechtbank, anders dan [appellant] betoogt, terecht geen grond gezien voor het oordeel dat de bepalingen van het bestemmingsplan door de luchthavenregeling opzij worden gezet en dat het college voor de helihaven geen omgevingsvergunning heeft kunnen verlangen...."*

Bij de invoering van de nieuwe Wro heeft er een deregulering van de provincie naar de gemeenten plaatsgevonden op gebied van bestemmingsplannen.

De gemeente is verantwoordelijk voor de bestemmingsplannen. Vandaar, dat de provincie zich niet uit kan spreken over het al dan niet in strijd zijn met het bestemmingsplan van de activiteit, die beschreven staat in de betreffende luchthavenregeling.

Naar mijn mening zit hier dan ook het lastige punt voor de gemeente of de activiteit al dan niet beschreven moet staan in het vigerende bestemmingsplan.

*De omschrijving van het begrip 'extensief recreatief medegebruik' is een opsomming niet-limitatief van karakter en bevat daardoor slechts voorbeelden. Ook andere activiteiten dan de genoemde activiteiten kunnen worden gezien als extensief dagrecreatief medegebruik. Afhankelijk van de intensiteit kan ook gemotoriseerd schermvliegen worden gezien als extensief dagrecreatief medegebruik. Het heeft dan ook geen toegevoegde waarde om de gebruikte definitie uit te breiden met een specifieke activiteit. (Bron: brief van gemeente Druten).*

### **Extensief recreatief medegebruik**

Indien het begrip 'extensief' het paramotorgebruik of gemotoriseerde sporten niet uitsluit dan zou dit gebruik toegestaan moeten worden.

Het zal duidelijk zijn, dan niet alle activiteiten in bestemmingsplannen beschreven kunnen staan.

Van belang in deze is, dat er ten aanzien van de directe omgeving geen consequenties zijn. En dus ook niet op gebied van ruimtelijke ordening.

Dit is ook de reden, dat bij een aantal afgegeven luchthavenregelingen beschreven staat, dat de activiteit niet in strijd is met het vigerende bestemmingsplan.

Meestal wordt er overigens geen referentie aan het bestemmingsplan gemaakt. De toesting heeft dan wel plaatsgevonden, maar het blijkt verder niet van belang te zijn dit te noemen.

Praktisch gezien is dit ook logisch. Juist de basis-eisen die gesteld zijn aan een luchthavenregeling zorgen ervoor, dat deze vorm van luchthaven zonder verdere consequenties afgegeven kan worden indien voldaan wordt aan de gestelde eisen (PR en geluid).

Indien hier niet aan voldaan wordt, dan zijn er consequenties voor de directe omgeving en is er inpassing nodig in de ruimtelijk ordening.

In dat geval dient er een luchthavenbesluit opgesteld te worden i.p.v. een luchthavenregeling.

### **Ad 5. Motie de Rouwe/Meeuwis**

De motie de Rouwe/Meeuwis is op 24 maart 2010 in de Tweede Kamer der Staten-Generaal ingediend en aangenomen.

De kernpunten uit deze motie waren, dat bepaalde voor bepaalde lucht sporten geen ingewikkelde procedures nodig waren en de ambtelijke en administratieve lasten niet in verhouding stonden met de uitoefening van deze lucht sporten.

Er werd om een passende oplossing, zoals vrijstelling gevraagd.

Ook hier zien we dus de erkenning van de eenvoud van de lucht sport terug.

### **Ad 6. Vrijstellingsregeling**

Per 1 juli 2010 zijn de luchtsporten ballonvaren, schermzweefvliegen en zeilvliegen vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Paramotorvliegen (gemotoriseerd schermvliegen) is op 1 juli 2015 toegevoegd aan deze vrijstellingsregeling.

Het betreft een vrijstelling onder voorwaarden.

De voorwaarden staan genoemd in de Regeling burgerluchthavens artikel 18 lid 2:

- a. Het beschikken over een verklaring van geen bezwaar i.v.m. de openbare orde en veiligheid, afgegeven door de burgemeester van de betreffende gemeente.
- b. Eenmalige melding van de locatie bij de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Verder moet de eigenaar van de locatie toestemming geven (civiel-rechtelijke overeenkomst tussen eigenaar en gebruiker) en moet de locatie voldoen aan de eisen, die gesteld zijn in de RVGLT (Regeling Veilig Genruik Luchthavens en overige Terreinen).

Zoals eerder vermeld kan een gehele, gedeeltelijk vrijstelling of vrijstelling onder voorwaarden verleend worden.

Een gehele of gedeeltelijke vrijstelling wordt onder artikel 20 van het Besluit burgerluchthavens (als bedoeld in de Wet luchtvaart artikel 8a.50) verleend.

Onder deze vrijstelling kunnen er geen voorwaarden bepaald worden.

De staatssecretaris van I&M heeft er juist voor gekozen om de genoemde luchtvaartuigen vrij te stellen van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Hierdoor kunnen de in de Regeling burgerluchthavens artikel 18 lid 2 genoemde voorwaarden bepaald worden.

Het grote voordeel is nu, dat de lokaal verantwoordelijke persoon voor de openbare orde en veiligheid, de burgemeester, kan bepalen of de activiteit t.a.v. openbare orde en veiligheid doorgang kan vinden.

De onderliggende regelgeving voor de verdere borging van de wettelijke eisen.

### **Ad 7. 390 gemeenten**

Per 1 januari 2016 zijn er in Nederland 390 gemeenten.

Praktisch gezien is het ondoenlijk om alle bestemmingsplannen van alle gemeente aan te passen, zodat de recreatieve luchtsport paramotorvliegen mogelijk zou zijn.

Dit is uiteraard ook nooit de bedoeling van een luchthavenregeling geweest.

De toetsing aan het al dan niet in strijd zijn met het vigerende bestemmingsplan is voldoende.

De aanpassing kan zonder verdere kosten gedaan worden bij een revisie van een bestemmingsplan, zoals nu bij de gemeente Zeewolde. Echter, een tussentijdse aanpassing van het bestemmingsplan brengt hoge kosten met zich mee.

De locaties worden vrijwel altijd in het buitengebied op bestemmingen zoals “agrarisch” aangevraagd.

Zoals eerder genoemd heeft de activiteit geen werking op de Ruimtelijke Ordening direct buiten het luchthavengebied. Indien er sprake is van gevolgen voor de directe omgeving dient er immers een luchthavenbesluit opgesteld te worden.

De berekeningen van de contouren van het PR en de geluidscontour geven dit aan.

Voor uitoefening van de luchtvaart hoeven geen bouwsels gemaakt te worden en er is geen speciale infrastructuur nodig.

De locatie wordt onberoerd achter gelaten.

De daadwerkelijke uitoefening van de luchtvaart vindt in het luchtruim plaats. Het Rijk is hiervoor verantwoordelijk.

De vlieger dient zich te houden aan de gestelde regels.

### **Ad 8. Gevolgen eigenaar locatie en directe omgeving**

De aanvrager van de VGB wil uitdrukkelijk aangeven, dat een eventuele aanpassing van het bestemmingsplan geen nadelige invloeden zal hebben voor de bedrijven in de directe omgeving en uiteraard ook van de locaties zelf.

### **Ad 9. Diverse referenties**

Definitie gemotoriseerd schermvliegtuig

Regeling burgerluchthavens, artikel 1:

*Gemotoriseerd schermvliegtuig: schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder, dat over een motor beschikt:*

Hieronder diverse links naar bronnen, die ik voor het opstellen van dit document genruikt heb:

#### **Regeling burgerluchthavens:**

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

*Is een wijziging van het bestemmingsplan nodig voor paramotorvliegen?*

**Besluit burgerluchthavens:**

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

**Besluit luchtverkeer 2014 (regels in de lucht):**

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0035899>

**Memorie van toelichting, wijziging Wet luchtvaart:**

<https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vi3udoydmqo9#p2>

**Raad van State uitspraak 201302755/1/A1:**

<https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=76972>

**Motie de Rouwe/Meeuwis:**

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31936-26.html>

**Luchthavenregeling Haarzuilens:**

<https://www.provincie-utrecht.nl/publish/library/1981/pb-2010-55.pdf>

Deze brief is met zorg samengesteld door de voorzitter van de Taakgroep Paramotor/KNVvL.

Frank Moorman

frank.moorman@knvvl.nl