

Aan: Paramotorvliegers in Nederland
Van: Voorzitter Taakgroep Paramotor
Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart

Onderwerp: Beperkte vrijstelling onder voorwaarden voor het opstijgen en landen met paramotor in Nederland.

Doel: Paramotorvliegers bekend te maken met de nieuwe regelgeving en extra achtergrond informatie hierover te geven.

Referentie Staatscourant: Nr. 17214 van 23 juni 2015

Link: <http://www.paramotorweb.nl/docs/vrijstelling/SC256332.pdf>

Basis "beperkte vrijstelling onder voorwaarden"

De Paramotor per 1 juli 2015 vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben. Dit luchtvaartuig is toegevoegd aan een bestaande vrijstellingsregeling.

Aan de vrijstelling zijn een aantal voorwaarden verbonden.

In dit document staat veel informatie over de aanleiding, de vrijstelling zelf en verdere belangrijke informatie.

Aanleiding

Tot de invoering van de RBML (Regeling Burger en Militaire Luchthavens) op 1 november 2009 was de artikel 14 ontheffing praktisch gezien de enige mogelijkheid om in Nederland op te stijgen en te landen met een paramotor.

De RBML kent drie mogelijkheden voor paramotors:

1. Luchthavenbesluit (reguliere luchthaven, waaronder Hilversum, Teuge en Lelystad)
2. Luchthavenregeling (hierbij wordt een "weide bij de boer" formeel middels een vergunning een luchthaven).
3. TUG of Tijdelijk en Uitzonderlijk gebruik. Dit betreft een ontheffing.

Hoewel Inspectie Leefomgeving & Transport aangeeft, dat er primair gebruik gemaakt moet worden van de zgn. "groene velden" (bestaande luchthavens als Hilversum, Teuge en Lelystad) zijn paramotors daar niet welkom.

Voor structureel gebruik zijn paramotorvliegers aangewezen op de luchthavenregeling. Deze zou in plaats moeten komen voor de artikel 14

onthefving. Nog sterker, alle artikel 14 locaties zouden omgezet worden naar luchthavenregeling.

Al snel bleek, dat de behandelingsperiode voor een luchthavenregeling lang zou zijn. Theoretisch 3-6 maanden. In de praktijk soms meer dan een jaar.

Om het toch mogelijk te maken om relatief snel (binnen vier weken) een opstijgen en landingsmogelijkheid te creëren adviseerden diverse provincies om tevens een TUG aan te vragen. Veelal is deze afgesproken termijn van maximaal vier weken omgezet naar "minimaal" vier weken.

De praktijk leerde, dat de TUG steeds meer gebruikt werd voor een vlieglocatie. Vanuit de RBML gezien was dit fout. De TUG is immers, zoals de naam al aangeeft voor Tijdelijk en Uitzonderlijk gebruik. Niet voor structureel gebruik. Een extra probleem zijn de hoge ambtelijke en administratieve lasten voor de provincies.

Luchtvaart, dat voor het opstijgen en landen afhankelijk is "terreinen niet zijnde luchthavens" (weide bij de boer) dreigden tussen wal en schip te geraken.

Een gevolg was de motie de Rouwe/Meeuwis in maart 2010. Voor vier luchtsporten, waaronder paramotorvliegen werd een "passende oplossing, zoals vrijstelling" gevraagd.

Deze motie, waarin tevens aangegeven werd dat een ingewikkelde regelgeving de luchtsporten niet onnodig mag beperken en dat de regeling veel administratieve lasten met zich meebrengt werd in de Tweede Kamer der Staten Generaal aangenomen. Daarmee was de weg vrij om tot een goede structurele oplossing te komen.

Op 1 juli 2010 werden drie van de vier in de motie genoemde luchtsporten vrijgesteld.

De paramotor werd (nog) niet vrijgesteld. Er was veel weerstand vanuit de provincies, omdat een paramotor een motor heeft.

Er werd voorbij gegaan aan het feit, dat elk luchtvaartuig een energiebron nodig heeft om op te stijgen. Frappant is juist, dat de paramotor de energiebron (motor) meeneemt. De eventuele geluidsbelasting op het terrein zelf is dus heel kort. De provincies gaan immers alleen over landzijde en niet over luchtzijdig gebruik, dat onder de verantwoordelijkheid van het Rijk valt.

Het traject om tot een passende structurele oplossing voor paramotors te komen is langdurig, intensief en soms uiterst frustrerend geweest.

De staatsecretaris van I&M heeft de Tweede Kamer op 24 juni 2014 ingelicht over de passende oplossing voor paramotors: beperkte vrijstelling onder voorwaarden van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Voor de duidelijkheid

Veel vliegers en ook anderen begrijpen niet goed waarom paramotors nou juist vrijgesteld worden van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Volgens de Wet luchtvaart moet er een luchthavenregeling opgesteld worden als er sprake is van structureel gebruik. Paramotorvliegers willen het gehele jaar door gebruik maken van een locatie.

De TUG is alleen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik, maar werd bij afwezigheid van een passende oplossing de standaard voor ons.

Vandaar ook, dat per 1 juli 2015 de paramotor vrijgesteld wordt van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

De beperkte vrijstelling onder voorwaarden

Deze vrijstelling is geen nieuwe regeling. Het luchtvaartuig paramotor (in de Wet genoemd als "schermvliegtuig") is toegevoegd aan de bestaande vrijstellingsregeling, die sinds 1 juli 2010 voor bemande ballonnen, schermzweeftoestellen (parapentes) en zeilvliegtuigen (delta's) geldt.

Wat houdt de beperkte vrijstelling onder voorwaarden in:

1. Vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.
2. Toestemming van de landeigenaar.
3. Voldoen aan de RVGLT (Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en overige Terreinen).
4. Het hebben van een "verklaring van geen bezwaar inzake de openbare orde en veiligheid" van de burgemeester van de betreffende gemeente (Hierna VVGB genoemd).
5. Eenmalige melding bij IL&T van de locatie.
6. Drie jaar na invoering van de vrijstelling zal er een evaluatie plaatsvinden.

In detail

- a. Vrijgesteld van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.
Van belang is hier om te beseffen, dat de Wet luchtvaart voor structureel gebruik van terreinen niet zijnde luchthavens een luchthavenregeling opgesteld diende te worden. De TUG heeft hier niets mee te maken, omdat het een tijdelijke en uitzonderlijke oplossing is, die voornamelijk ontworpen is voor de helikopter branche.
- b. Toestemming landeigenaar.

Dit betreft een zgn. civiel rechtelijke overeenkomst tussen eigenaar en gebruiker. Het is uiteraard logisch, dat de eigenaar toestemming verleent.

c. RVGLT.

In de RVGLT staan de eisen waar het terrein aan moet voldoen.

Deze zijn na te zoeken op <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570>

Artikel 26 gaat specifiek over "gemotoriseerde schermvliegtuigen".

d. De VVGB.

Feitelijk is dit de enige echte beperkende voorwaarde waar we aan moeten voldoen. De burgemeester is vanuit zijn of haar functie de eindverantwoordelijke voor de openbare orde en veiligheid in de betreffende gemeente. De VVGB is een zgn. "nee, tenzij" verklaring. De burgemeester heeft dus geen bezwaar, tenzij hij/zij daadwerkelijke bezwaren heeft i.v.m. de openbare orde en veiligheid.

Om de burgemeesters zo goed mogelijk voor te bereiden hebben zowel het ministerie van I&M als de KNVvL sector paramotor informatie via de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) naar de individuele gemeenten verstuurd.

Tevens is er een aanvraagformulier VVGB voorbereid, dat gebruikt kan worden bij afwezigheid van een standaard procedure in de betreffende gemeente.

Dit formulier hoeft niet gebruikt te worden. Het is geen officieel formulier. Er kan tevens een ondersteunende brief en document met extra informatie voor de burgemeester gedownload worden.

De aanvrager kan dan deze drie documenten gezamenlijk opsturen naar de betreffende gemeente (burgemeester).

Meer informatie hierover staat op de pagina "Vrijstelling" op www.paramotorweb.nl.

Extra info: bij de aanvraagprocedure voor een TUG vraagt de provincie of de gemeente bezwaar heeft. Dit is vaak niet meer dan een mondeling overleg met al dan niet een schriftelijke bevestiging. Het betreft niet de VVGB. Om in aanmerking te komen voor vrijgesteld te vliegen op een locatie waar ook een TUG voor aangevraagd is zul je dus de VVGB aan moeten vragen.

Aanvullende info:

- *Openbare orde*

- o *De locaties liggen vrijwel altijd in het buitengebied en op privé terreinen. Voor de burgemeester is dit belangrijke informatie en tevens ook waar geparkeerd wordt. Ingeval van privé terreinen zal er hierop ook geparkeerd worden.*

Verder is van belang of er een volkstoeloop plaats kan vinden.

Op privé terreinen is dit niet mogelijk

- *Veiligheid*

- o *Er moet voldaan worden aan de regels, die gesteld zijn in de RVGLT. Dit borgt de veiligheid.*
- o *In de Regeling Burgerluchthavens wordt referentie gemaakt aan het Plaatsgebonden Risico (PR). Hier wordt een risico berekening gemaakt, waarbij de massa en de snelheid van het luchtvaartuig*

primaire meeteenheden zijn. Bij afgegeven luchthavenregelineng is bepaald, dat het PR verwaarloosbaar klein is.

- *Leges*
 - o *De gemeente kan legeskosten in rekening brengen. Zorg ervoor, dat u vooraf op de hoogte bent van de hoogte van de legeskosten indien die geheven worden.*
 - o *Het is mogelijk om een VVGB voor meerdere jaren te krijgen.*
 - o *Vraag de VVGB op tijd aan.*

e. Melding IL&T.

De eenmalige melding bij IL&T is niet dezelfde melding als de 24 uur vooraf melding bij een TUG. IL&T wil graag weten waar luchtvaart plaatsvindt in Nederland. Niet meer, niet minder. Als je de VVGB ontvangen hebt, dan volstaat de eenmalig melding van het gebruik van de locatie.

De melding dient op hetzelfde adres als voor de 24 uur vooraf melding van de TUG gedaan te worden: **meldingtug@ilent.nl**

f. Evaluatie na drie jaar.

Na drie jaar zal geëvalueerd worden of de "beperkte vrijstelling onder voorwaarden" in de praktijk werkt.

Er zijn uiteraard twee kanten van het verhaal:

1. Hoe ervaren de overheden en burgers de vrijstelling.
2. Wat zijn de ervaringen met de aanvraagprocedure van de VVGB voor de vliegers.

Op de "Vrijstelling" pagina staat een online evaluatie formulier, dat gebruikt kan worden voor feedback en ervaringen met de vrijstelling, waaronder het aanvragen van de VVGB. Let wel, er wordt niet alleen om feedback over knelpunten gevraagd. Ook positieve ervaringen willen we graag weten.

Paramotortrike

Helaas staat in de vrijstellingsregeling expliciet genoemd, dat de vrijstelling niet voor paramotortrikes geldt.

Sinds de legalisering van de paramotor in Nederland in 2004 bestaat er discussie bestaat de legale status van de paramotortrike.

De definitie van schermvliegtuig (paramotor) in de wet is duidelijk.

Het gaat om een ruggedragen versie, die gestart en geland wordt met de benen van de bestuurder.

IL&T houdt aan, dat een paramotortrike een MLA is. Dit is echter om diverse redenen niet mogelijk.

Daarbij wordt de paramotortrike wordt op identieke manier ingeschreven in het luchtvaartuigregister als de voetgestarte versie.

In de publicatie in de staatscourant wordt de term "een soort MLA" gebruikt.

Dit knelpunt dient opgelost te worden.

In de eerste week van augustus 2015 heeft de voorzitter van de taakgroep paramotor een uitgebreide brief naar DGB (ministerie van I&M) gestuurd.

Het plan was sowieso om op korte termijn contact op te nemen met DGB over de situatie met de paramotortrike.

Dit is in een stroomversnelling gekomen toen een senior inspecteur de KNVvL verzocht geen bevoegdverklaring "Trikestart" meer uit te geven.

Trike worden al 10 jaar ingeschreven op dezelfde manier in het luchtvaartuigregister als de voetgestarte versie.

In februari 2011 is mondeling met de betreffende inspecteur afgesproken dat er gewacht zou worden op EASA regelgeving. Deze zou in april 2012 verwacht worden.

Tot op heden is er geen EASA regelgeving voor de paramotortrikes.

Het is op zijn zachts gezegd frappant, dat de inspecteur de KNVvL bovenstaand verzoek gedaan heeft.

Reden voor de voorzitter van de taakgroep om het knelpunt nu definitief opgelost te krijgen.

Goede regeling

We zijn de staatsecretaris van IL&T zeer erkentelijk, dat zij het vertrouwen heeft gesteld in paramotor vliegend Nederland door de paramotor (schermvliegtuig) op te nemen in de bestaande vrijstellingsregeling.

Hiermee is een einde gekomen aan vijf jaar overleg met de provincies.

Er is nu een goede structurele oplossing, waarmee we onze luchtsport gezamenlijk met oog voor de omgeving en het milieu uit kunnen oefenen.

Verantwoordelijkheid

Er ligt een grote verantwoordelijkheid op de schouders van elke paramotorvlieger.

We hebben nu een regeling, waarbij we 100% legaal en op een praktische manier onze luchtsport kunnen bedrijven.

Met zijn allen zorgen we ervoor, dat de evaluatie, die na drie jaar plaats vindt als resultaat heeft, dat het verlenen van de vrijstelling onder voorwaarden de terechte keuze was.

Telkens is er bij het overleg aangeven, dat we onze luchtsport uit willen oefenen met oog voor de omgeving en het milieu.

Besef als vlieger, dat paramotorvliegen voor veel mensen door de onbekendheid met deze luchtsport als "spannend" over kan komen.

Zorg, dat je een ambassadeur van onze luchtsport bent.

Heb oog voor de omgeving en het milieu.

Denk goed na over mogelijke effecten van onze prachtige luchtsport op de directe omgeving.

Beschermde natuur en soorten

Dit hoofdstuk is samengesteld mede na het inwinnen van adviezen bij twee ecologen die tevens bekend zijn met paramotorvliegen.

In Nederland valt de natuur onder twee beschermende wetten: de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Van daar uit onderscheiden we beschermde gebieden (zoals de Natura2000-gebieden) en beschermde soorten. Omdat we altijd buiten Natura2000-gebieden starten en landen zullen we de vegetatie aldaar niet vernielen, maar er bevinden zich soms ook beschermde soorten in die gebieden. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om vogels. Zowel broedvogels, als overwinterende vogels zoals eenden en ganzen. Door ons toedoen mogen deze soorten niet dusdanig verstoord worden dat zij significante schade ondervinden. Vooral vogels in weidse open gebieden zoals ganzen en eenden zijn daarvoor gevoelig. Je kunt deze gebieden dus beter mijden in de wintermaanden.

Buiten Natura2000-gebied zijn sommige diersoorten en vogels beschermd. Het gaat dan om individuele dieren en planten. Deze planten mogen niet aangetast en deze dieren mogen niet gedood of ernstig verstoord worden. De nesten en verblijfplaatsen mogen niet vernietigd worden.

Ook op het veld dient de vlieger dus op te letten. Als op de startplek een paartje weidevogels fel alarmeert, dan weet je dat ze een nest of jongen hebben. Kies dan een ander veld uit. Ook is het aan te raden om in de periode maart-juni het vliegen in belangrijke weidevogelgebieden te beperken, zo voorkom je onrust bij de weidevogels en discussie met weidevogelbeschermers. Voor de vliegers in het oosten en noordoosten geldt nog dat ze het liefst met een grote boog om hoogveengebieden heen vliegen. In toenemende mate nestelen daar Kraanvogels. Beheerders zijn 'dolblij' met deze vogels en zijn zeer alert op overvliegende paramoteurs en ze hebben een punt. Stilte en rust zijn cruciaal voor die beesten om te gaan nestelen. Leg gerust contact met een lokale vogelwerkgroep, die kunnen je haarfijn vertellen welke gebieden wel en niet kwetsbaar zijn.

Er is bij sommige provincies een wildgroei ontstaan aan beperkende maatregelen.

In basis mogen we niet verstorend bezig zijn bij beschermde natuur. De hamvraag is dan wat "verstorende bezig zijn" inhoudt.

Men is verstorend bezig als een beschermde diersoort door toedoen van de activiteit de habitat (leefomgeving) verlaat en niet meer terugkeert of als er moedwillig vernielingen aan deze habitat aangebracht worden.

De vlieger is zelf verantwoordelijk voor het naleven van de daadwerkelijke Wet- en regelgeving.

Zoals bekend hebben diverse provincies buffer zones variërend van 0 tot 2150 meter ingesteld rond Natura 2000 en andere gebieden.

Deze buffers zijn ingesteld op het effect van de hoogste verstoorder. Een TUG zou dus afgegeven kunnen worden binnen deze buffer als aangetoond wordt, dat er geen negatief effect op het betreffende Natura 2000 gebied is.

De provincie heeft de verplichting een zorgvuldige afweging te maken. Dit werd vrijwel nooit gedaan.

In het voorjaar van 2015 is een paramotorvlieger een bezwaarprocedure gestart m.b.t. het gebruik van bufferzones op basis van de geluidsproductie door helikopters.

Bij de opzet van de RBML werd er van uit gegaan, dat er niet opgestegen en geland zou worden in Natura 2000.

Een Natura 2000 gebied is een bestaand natuurgebied, dat extra bescherming vanuit een Europese regelgeving geniet.

We stijgen niet op vanuit en landen niet (gepland) in Natura 2000 gebieden.

Er zijn meer gevoelige gebieden, zoals stilte gebieden, begraafplaatsen, broedplaatsen, gebieden met weidevogels, etc.

De boer heeft hier ook mee te maken. Zo mag er in bepaalde gebieden gedurende bepaalde tijden (met een uitgestelde maairegeling) niet gemaaid worden.

Nesten van weidevogels moeten gemarkeerd worden.

De RVGLT schrijft voor, dat het gewas maximaal 15cm hoog mag zijn.

Helaas zijn sommige provincies heel ver gegaan. Daardoor is het voor de paramotorvlieger onduidelijk geworden waar de daadwerkelijk gevoelige natuur is.

Gebruik je gezond verstand en besef, dat je zelf verantwoordelijk bent.

Officiële aeronautische informatie over natuurgebieden (vogels)

In het www.ais-netherlands.nl staat heel veel informatie over vliegeregels, indeling luchtruim, etc.

In Part 2 (Enroute- ENR) staat onder hoofdstuk ENR 6 (sub 6.5.3) een mooie overzichtskaart van te vermijden natuurgebieden (vogels).

Hoe werkt het AIS-Netherlands?

- Ga naar bovengenoemde website.
- Klik op "AIS Publication".
- Klik vervolgens onderaan op "I Agree" en klik op "Next"
- Vervolgens komt het AIS-Netherlands op.
- Klik vervolgens op de link "Integrated Aeronautical Information Package".
- Onder Part 2, ENR 6 Enroute Charts vind je de kaart met "Bird sanctuaries, bird strike risk and wetland area".

Mogelijke knelpunten

In het hele overleg is gebleken, dat het mogelijk is, dat oneigenlijke of discutabele middelen gebruikt werden en kunnen gaan worden om onze luchtsport tegen te houden.

Dit heeft bij andere luchtsporten al tot rechtszaken geleid.

De belangrijkste zijn:

1. Het niet afgeven van de VVGB op andere gronden dan openbare orde en veiligheid.
 - a. Oplossing 1. Zoals eerder aangegeven is vanuit het ministerie en de KNNVL sector paramotor informatie verstuurd naar de gemeenten (via de VNG, Vereniging Nederlandse Gemeenten).
 - b. Oplossing 2. Wees duidelijk in je communicatie naar de gemeenten over de aard van je geplande vliegactiviteiten. Refereer naar www.paramotorweb.nl. Laat de video over het opstijgen en landen zien (zie pagina "Vrijstelling").
 - c. Oplossing 3. De kwestie ter beoordeling van een rechtbank voorleggen. Dit kan hard overkomen maar is een legitieme manier om van een onafhankelijke instantie een uitspraak te krijgen.
2. Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen)
 - a. In een vroeg stadium werd aangegeven, dat dit als argument ingezet kan gaan worden om het opstijgen en landen te verbieden. Hopelijk wordt hier geen gebruik van gemaakt. Het is immers schier onmogelijk om in bestemmingen als "Agrarisch, etc" de activiteit opstijgen en landen met een paramotor op te laten nemen.
 - b. Oplossing: elk bestemmingsplan kent de mogelijkheid om "extensief recreatief medegebruik" toe te staan. Onze luchtsport is per definitie "extensief" en "recreatief".

Extensief houdt in, dat er zo nu en dan gebruik gemaakt wordt.
Denk hierbij aan:

 - a. Het Nederlandse weer houdt ons vaak aan de grond.
 - b. Als het goed weer is, dan moet de vlieger ook nog eens vrij zijn.
 - c. De locatie zelf wordt slechts gebruikt voor opstijgen en landen. De locatie wordt dus niet continu zoals bij andere activiteiten gebruikt tijdens de uitoefening van onze luchtsport.
 - c. Van belang is om de eenvoud van onze luchtsport uit te leggen en met name ook het feit, dat het terrein slechts voor opstijgen en landen gebruikt worden.

Tevens kan gerefereerd worden aan diverse afgegeven luchthavenregelingen, waarbij gesteld werd, dat de aard van de

activiteit (opstijgen en landen met een paramotor) geen belemmering hoeft te zijn bij "bestemmingen", die voor paramotorvliegen gebruikt worden. Hierbij wordt voornamelijk verwezen naar de bestemming "agrarisch".

Inmiddels gemelde knelpunten

1. Eis, dat de vlieger 24 uur vooraf moet melden.
2. Maximum aantal van 12 dagen.
3. Verplichting om voor de VVGB de precieze data op te geven.

In een aantal gevallen heeft overleg met de behandelend ambtenaar tot een juiste oplossing geleid.

Het blijkt, dat ondanks de inspanningen van de taakgroep en de KNVvL de betreffende gemeenten niet goed op de hoogte zijn van de vrijstellingsregeling. Het advies is dan ook om persoonlijk contact op te nemen en de situatie uit te leggen.

Van belang is om uit te leggen, dat we vrijgesteld zijn van de verplichting een luchthavenregeling te hebben.

Er zijn een aantal voorwaarden.

De burgemeester heeft het laatste woord t.a.v. de openbare orde en veiligheid. Extra voorwaarden dienen niet gesteld te worden.

Evaluatie

Eén van de voorwaarden, die gesteld zijn betreft de "evaluatie", die drie jaar na invoering zal plaatsvinden. Hoewel dit niet vermeld is is een evaluatie van de kant van de paramotorvlieger ook essentieel.

Het is zeer belangrijk, dat mogelijke knelpunten bij de aanvraag en ook de uitvoering van de luchtvaart centraal gemeld worden. Enerzijds kunnen we gezamenlijk lering trekken uit deze knelpunten en met adviezen komen.

Anderzijds kunnen structurele knelpunten in kaart gebracht worden.

Hiervoor is een eenvoudig webformulier gemaakt, dat op de pagina "Vrijstelling" van www.paramotorweb.nl te vinden is.

Verder verdiepen?

Meer achtergrondinformatie over paramotorvliegen en snelkoppelingen naar de Wet- en regelgeving kun je vinden op de volgende websites:

- www.paramotorweb.nl
Onder de button "Vrijstelling" in het menu staat veel informatie over de vrijstelling onder voorwaarden.

Paramotorvliegen

Beperkte vrijstelling onder voorwaarden per 1 juli 2015

- Publicatie beperkte vrijstelling onder voorwaarden in de Staatscourant: Nr. 17214 van 23 juni 2015
(<http://www.paramotorweb.nl/docs/vrijstelling/SC256332.pdf>)
- Brief vrijstelling Staatssecretaris Mansveld:
<http://www.paramotorweb.nl/docs/2014/beperkte-vrijstelling-paramotors-voor-luchthavenregeling.pdf>
- Regeling MLA, MLH, gemotoriseerd schermvliegtuig:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0015237>
- Regeling Veilig gebruik luchtvaartterreinen (RVGLT)
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570>
- Regeling Burgerluchthavens (milieu en veiligheid):
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026570>
Hoofdstuk 3, artikel 26 is voornamelijk van belang voor paramotorvliegen.
- Besluit Burgerluchthavens (algemene regelgeving burgerluchthavens):
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026525>
- Luchtverkeersreglement:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0005775>
- Gedragscode recreatieve vliegers GA
http://www.paramotorweb.nl/docs/Gedragscode_kort_v1.0.pdf

Nawoord

Indien je vragen hebt, dan kun je uiteraard contact opnemen met een lid van de Taakgroep Paramotor of een regiovertegenwoordiger.
Zie www.paramotorweb.nl/taakgroep.html

Samen hebben we de toekomst.

Veel vliegplezier