



Risico's van vliegen over lierterreinen en door paradropzones

Vliegen over lierterreinen en door paradropzones kent grote risico's. Denk aan verlies van separatie of een (bijna) botsing. Lees in dit informatieblad wat u als piloot of opleidingsinstelling kunt doen om deze risico's vermijden. Krijgt u toch te maken met een voorval, meld deze dan bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen.

Inhoud

Inhoud	1
Wat zijn de gevaren?	2
Factoren die meespelen	3
Wat kunt u doen als piloot?	3
Wat kunt u doen als opleidingsinstelling?	5
Melden van voorvallen	5

In Nederland zijn er 25 zweefvlieglocaties, meer dan 40 delta- en schermvliegterreinen en daarnaast diverse paradropzones. De luchtvaartautoriteit van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT-Luchtvaartautoriteit) signaleert dat daar regelmatig (potentieel) zeer risicovolle situaties ontstaan door:

- Motorvliegtuigen en zweefvliegtuigen die in actieve paradropzones vliegen.
- Motorvliegtuigen en helikopters die laag over actieve zweefvliegterreinen vliegen.
- Motorvliegtuigen die laag over actieve delta- en schermvliegterreinen vliegen.

In de afgelopen jaren heeft de ILT-Luchtvaartautoriteit meerdere malen aandacht gevraagd voor dit onderwerp. Desondanks heeft het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) in de maanden maart, april en mei 2026 ongeveer 25 meldingen ontvangen over vliegverkeer dat paradropzones doorkruist en over zweefvliegterreinen en delta- en schermvliegterreinen vliegt. De ILT-Luchtvaartautoriteit brengt de risico's hiervan daarom graag opnieuw onder de aandacht.



Wat zijn de gevaren?

Specifieke risico's van het vliegen over zweefvliegterreinen, delta- en schermvliegterreinen en het doorkruisen van actieve paradropzones zijn:

- Kans op verlies van separatie of botsing met parachutisten:
 - In een vrije val bewegen parachutisten met zeer hoge snelheid en zijn zij nauwelijks te zien. De parachutisten kunnen tijdens de vrije val nauwelijks sturen.
 - Parachutisten springen meestal met meerdere tegelijk. Zeker als zij in vrije val zijn, is het praktisch onmogelijk om hen allemaal in het zicht te houden.
- Kans op verlies van separatie of botsing met zweefvliegtuig of lierkabel:
 - Zweefvliegtuigen starten vaak aan een lier. Tijdens een lierstart bereikt een zweefvliegtuig een hoogte van 1.000 tot 2.000 voet in 20 tot 30 seconden. Door de steile klim komt het zweefvliegtuig voor overvliegend verkeer uit een onverwachte hoek. Ook is overvliegend verkeer vanuit het zweefvliegtuig nauwelijks zichtbaar tijdens de steile klim.
 - Zweefvliegtuigen zijn afhankelijk van thermiek. Daarom zullen ze, anders dan bij gemotoriseerd vliegen, na de start vaak dicht bij het vliegveld blijven. Rondom het vliegveld is daarom veel verkeer te verwachten.
 - Gedurende de lierstart en vlak daarna hangt de lierkabel in de lucht. Deze kabel is honderden meters lang en slechts enkele millimeters dik en nauwelijks zichtbaar.
- Kans op verlies van separatie of botsing met delta- en schermvlieger of lierkabel:
 - Delta- en schermvliegers starten vanaf een (duin)helling of met een lier. Het overvliegen van een lierterrein kent vergelijkbare risico's als het overvliegen van zweefvliegterreinen.
 - Parapentes en deltavliegers hebben een relatief ongunstige glijhoek. Daarom is rondom het vliegveld veel verkeer te verwachten.
 - Parapentes en deltavliegers hebben een relatief lage vliegsnelheid en kunnen niet snel uitwijken bij naderend verkeer.

Als er bij het ABL melding wordt gemaakt van het overvliegen van lierterreinen of doorkruisen van paradropzones, dan neemt de ILT-Luchtvaartautoriteit vanwege de grote risico's contact op met piloten. Dit doet de luchtvaartautoriteit om bewustwording te creëren en om na te gaan hoe de situatie kon ontstaan. Ook kan het Openbaar Ministerie [onderzoek doen naar voorvallen](#).



Factoren die meespelen

Piloten geven diverse factoren aan die bijdragen aan het (onbedoeld) vliegen over lierterreinen of door paradropzones. Een selectie:

- Omvliegen door weersomstandigheden (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).
- Afleiding door technische problemen (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).
- Verkeerde frequentie ingesteld, 2-minute call voor dropping niet gehoord (zweefvliegtuig in actieve paradropzone).
- Afleiding door concentratie op thermieken, 2-minute call voor dropping gemist (zweefvliegtuig in actieve paradropzone).
- Digitale navigatie gaf geen waarschuwing voor zweefvliegveld (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).
- Niet bekend met zweefvliegactiviteiten op locatie (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).
- Geen zweefvliegactiviteiten verwacht op het tijdstip van overvliegen of doorkruisen (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).
- Verwachting dat luchtverkeersleiding zou waarschuwen in geval van zweefvliegactiviteiten (motorvliegtuig over actief zweefvliegveld).

Wat kunt u doen als piloot?

Als piloot kunt u het volgende doen om risicovolle situaties te voorkomen:

- **Controleer bij de vluchtvoorbereiding waar andere vliegactiviteiten zijn**
Op de VFR-kaart zijn zweefvliegvelden met een G aangeven, delta- en schermvliegvelden met een S, en paradropzones met een rode cirkel en parachutesymbool. Controleer voor u gaat vliegen of u in de buurt komt van deze terreinen of activiteiten. Meer informatie over deze activiteiten, zoals contactgegevens, frequenties en lierhoogtes, staan in het AIP (ENR 5.5 Aerial Sporting and Recreational Activities). Let op: digitale navigatiemiddelen gebruiken mogelijk andere symbolen en geven niet altijd de maximale lierhoogtes aan.
- **Houd afstand tot lierterreinen en paradropzones**
 - Houd voldoende horizontale en verticale afstand ten opzichte van zweefvliegvelden en delta- en schermvliegvelden. Hier wordt gelierd en rondom de velden is veel verkeer te verwachten. De maximale lierhoogtes staan per veld in de AIP ENR 5.5.
 - Vermijd het vliegen door paradropzones.
- **Zorg voor tweezijdig radiocontact**
Wilt u toch nabij een zweefvlieglocatie of door een paradropzone vliegen? Zorg dan voor tweezijdig radiocontact. Vraag naar activiteiten en stem intenties af. Dit voorkomt misverstanden. Frequenties of contactgegevens staan in het AIP ENR 5.5 (Aerial Sporting and Recreational Activities).



- **Meld en bespreek (potentieel) gevaarlijke situaties**

Komt u onverhoopt toch in een (potentieel) gevaarlijke situatie? [Meld dit dan bij het ABL](#) en deel uw ervaringen binnen uw vereniging of met collega-piloten, zodat ook anderen ervan kunnen leren.

Houd daarnaast rekening met de volgende aandachtspunten:

- **Militaire CTR's**

Een aantal militaire CTR's wordt, zodra deze niet actief zijn, een Radio Mandatory Zone (RMZ). Zeker als een CTR niet actief is, zijn er zweefvliegactiviteiten te verwachten. U bent zelf verantwoordelijk om binnen de CTR of RMZ voor separatie te zorgen met ander luchtverkeer.

- **Instellingen digitale navigatie**

Veel piloten gebruiken digitale navigatie. Het blijkt dat symbolen van lierterreinen niet altijd duidelijk zijn of pas zichtbaar worden bij voldoende inzoomen. Let hierop bij de vluchtvoorbereiding. Ook blijken navigatie apps niet altijd standaard te waarschuwen bij het overvliegen of doorkruisen van lierterreinen en paradropzones. Stel uw navigatie zo in dat deze waarschuwt bij het overvliegen of doorkruisen van deze gebieden.

- **Houdt op elk tijdstip rekening met andere vliegactiviteiten**

Zweefvliegen, delta- en schermvliegen en parachutespringen kunnen zowel plaatsvinden in de weekenden als doordeweeks en gedurende de hele daglichtperiode, ook in de avonduren.

- **IFR-nadering RNP 23 EHLE over de Voorst**

Er vinden IFR-trainingsvluchten plaats vanaf Eelde naar Lelystad. De RNP 23 via waypoint EKNON leidt de vluchten precies over zweefvliegveld De Voorst. De Voorst ligt onder EHLE TMA 4 (klasse D tussen 2500 voet en FL65) ter hoogte van waypoint LE122. Regelmatig wordt IFR gecancelled op de terugweg van Eelde naar Lelystad. Er wordt dan onder VFR een straight-in of RNP 23 aangevraagd op Lelystad. Dit leidt tot de volgende aandachtspunten voor deze trainingsvluchten:

- Er wordt vroegtijdig gedaald naar 2000 voet om vrij te blijven van TMA 4. Daardoor wordt op relatief lage hoogte het liergebied doorkruist. Dit vergroot het risico op verlies van separatie of botsing met een zweefvliegtuig.
- Door het vliegen van een instrumentprocedure, onder gesimuleerde IMC-condities, neemt de kans toe dat minder naar buiten wordt gekeken. Ook dit vergroot het risico op verlies van separatie of botsing met een zweefvliegtuig.



Wat kunt u doen als opleidingsinstelling?

Als ATO of DTO kunt u het volgende doen om risicovolle situaties te voorkomen:

- Besteed in de opleidingen aandacht aan:
 - Het (her)kennen van paradropzones, zweefvliegvelden en delta- en schermvliegterreinen.
 - De risico's van het doorkruisen en overvliegen van deze gebieden.
 - De procedures om deze gebieden te vermijden of anders veilig te doorkruisen of overvliegen (idealiter met behulp van tweezijdig radiocontact).
- Besteed bij het afnemen van trainingsvluchten met brevethouders ook aandacht aan de vluchtvoorbereiding en het (her)kennen van lierterreinen en paradropzones.

Melden van voorvallen

Komt u onverhoopt toch in een (potentieel) gevaarlijke situatie, meld dit dan daarna bij het [Analysebureau Luchtvaartvoorvallen](#). De ILT-Luchtvaartautoriteit gebruikt de gegevens om situaties te analyseren. Op basis van de meldingen kunnen we samen werken aan een veilige luchtvaartsector.

Dit is een uitgave van:

ILT-Luchtvaartautoriteit
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00
www.ilent.nl
@InspectieLenT

juni 2026