

*Antwoordnota "Ontwerp Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland (luchtvaart) en Ontwerp Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)".*

## Antwoordnota

Ontwerp Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland

(luchtvaart) en

Ontwerp Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en

Uitzonderlijk Gebruik (TUG)

Antwoordnota "Ontwerp Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland (luchtvaart) en Ontwerp Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)".

## 1. Inleiding

Op 2 juli 2019 hebben Gedeputeerde Staten van Flevoland het ontwerp van de Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG) (hierna: de ontwerpbeleidsregel) voor inspraak vrijgegeven en op 18 september 2019 hebben Provinciale Staten van Flevoland het ontwerp van de Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland (luchtvaart) (hierna: het ontwerpprogramma) voor inspraak vrijgegeven. Dit is bekendgemaakt in Flevopost, Zeewolde actueel, Almere Deze Week en de Urkerland op 30 september, 1 oktober en 2 oktober 2019. Daarnaast zijn de ontwerpen geplaatst op de provinciale website en op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Vervolgens hebben de ontwerpen gedurende zes weken, van 4 oktober tot en met 14 november 2019, voor een ieder ter inzage gelegen en konden de stukken op de provinciale website en ruimtelijkeplannen.nl worden geraadpleegd. Daarnaast is de ontwerpbeleidsregel en het ontwerpprogramma toegezonden aan betrokken overheidsorganen. In deze antwoordnota wordt ingegaan op de ontvangen inspraakreacties.

## 2. Inspraakreacties

Inspraakreacties zijn ontvangen van:

- A. NACA - Netherlands Association of Commercial Aviation (brief van 9 oktober 2019, #2492994);
- B. KNVvL afdeling Paramotorvliegen (brief van 21 oktober 2019, #2498737);
- C. Een burger (brief van 30 oktober 2019, #2505020).

De inhoud van de inspraakreacties zijn grotendeels gelijklopend. In de reacties wordt op een professionele wijze uiteengezet wat wel en wat niet tot de bevoegdheid van de provincie behoort. Voor de verwerking van de inspraakreacties is overleg gevoerd met de Inspectie Luchtvaart en het Ministerie IenW.

Hieronder worden de inspraakreacties samengevat weergegeven en beantwoord.

- De overweging dat binnen CTR een "no-fly" zone geldt is onjuist

Er bestaat in Nederland geen wetgeving, regeling of andere formele reden die een Controlles Traffic Region (CTR) aanwijst als no-fly zone.

### *Antwoord*

Erkend wordt dat in het voorstel het gebruik van de term no-fly zone (ongeachte de plaatsing tussen aanhalingstekens) onterecht is. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel en het ontwerpprogramma.

- De term "kleine luchtvaart" is niet opportuun

In de CTR wordt geen onderscheid gemaakt in types luchtvaart, evenals dat de van toepassing zijnde Wet luchtvaart dit onderscheid niet kent.

### *Antwoord*

Erkend wordt dat in het voorstel het gebruik van de term kleine luchtvaart onterecht is. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel en het ontwerpprogramma.

- De overweging om binnen de CTR geen medewerking te verlenen aan TUG's is onjuist

Er is geen enkele wettelijke basis waarop deze aanneme is gestoeld. Ook binnen geen enkele CTR in Nederland is deze onevenredige zware maatregel van toepassing. Het bepalen van de TUG-locatie heeft niets te maken met het feit of deze wel of niet in een CTR ligt, aangezien de CTR betrekking heeft op

*Antwoordnota "Ontwerp Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland (luchtvaart) en Ontwerp Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)".*

luchtverkeer en de TUG toeziet op milieu en overlast aan het landzijdige deel van een vlucht. Hiermee werkt de provincie verwarrend en werkt zij onveiligheid in de hand.

*Antwoord*

Mede naar aanleiding van de gegeven toelichting over de doorwerking van een CTR is de beperking genuanceerd. Hierbij richt de beperking zich alleen tot het landzijdig gebruik. Er is voor gekozen om in het beleid de medewerking aan een TUG binnen de CTR niet te beperken. De gebruiker van de TUG binnen de CTR is (en blijft) verantwoordelijk te voldoen aan een aantal voorwaarden die gelden op grond van Rijksbeleid. Zoals VFR-condities, continu werkend tweeweg luchtgrond spraak radiocommunicatie, een vliegplan voor de vluchtuitvoering is ingediend en de verkeersleiding voor de vlucht goedkeuring heeft verleend. Deze voorwaarden worden ter informatie opgenomen in de TUG die voor een locatie binnen de CTR wordt verleend. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel.

- De uitzondering in het TUG beleid voor de Stichting Opkikker is discriminerend

De provincie voegt een uitzondering toe ten behoeve van de stichting Opkikker. Door deze toevoeging worden andersoortige activiteiten benadeeld c.q. uitgesloten. Ook worden bedrijven of instanties benadeeld/uitgesloten een vergelijkbare activiteiten ontplooiën als de genoemde stichting.

*Antwoord*

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel. In het TUG beleid wordt de uitzondering geherformuleerd, waarbij er medewerking aan een aanvraag van een TUG wordt gedaan op de betreffende locatie, die namens de Stichting Opkikker wordt ingediend.

- Onjuiste aanname dat piloten in grote vliegtuigen "alleen op hun instrumenten kijken"

In de toelichting wordt een foute aanname beschreven, namelijk dat door de komst van een CTR, piloten in grote vliegtuigen "alleen op hun instrumenten kijken". Dit is een onjuiste aanname en gaat geheel voorbij aan de werkwijze, regelgeving en regelmatige training waar piloten mee te maken hebben of onderhevig zijn geweest. Beroepsvliegers dienen vanuit oogpunt van veiligheid voortdurend het luchtruim en de instrumenten te scannen.

*Antwoord*

Erkend wordt dat in het voorstel wordt beschreven dat piloten in grote vliegtuigen alleen op instrumenten kijken onterecht is. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel.

- De titels en de aanduidingen op de kaarten behorende bij beide wijzigingen zijn onduidelijk

*Antwoord*

De titels zijn aangepast en de aanduidingen zijn in de beide wijzigingen van een definitie voorzien. Deze zienswijze leidt tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel en het ontwerpprogramma.

- De afstandseisen bedoeld om geluidhinder/-verstoring in de omgeving te voorkomen missen maatwerk in relatie tot de geluidproductie van de luchtvaartuigen waarvoor een TUG wordt gevraagd

De geluidsdruk van een luidruchtige helikopter is als uitgangspunt gehanteerd voor de afstandsnormen. De rechtbank heeft recentelijk onderschreven dat deze

*Antwoordnota "Ontwerp Tweede wijziging Omgevingsprogramma Flevoland (luchtvaart) en Ontwerp Eerste wijziging beleidsregel ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)".*

aanpak te grof is en daardoor discriminatoir, met onzorgvuldige belangenafweging tot gevolg.

*Antwoord*

De provincie hanteert in haar beleid eenduidige afstandseisen voor woningen, beschermde natuur en stiltegebieden. Met de voorgestelde partiële wijziging van het TUG beleid zijn deze afstandseisen niet gewijzigd. Bij de eerste integrale herziening van dit beleid wordt een eventuele nuancering van de afstandseisen betrokken. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van de ontwerpbeleidsregel.

### **3. Ambtshalve (technische/redactionele) wijzigingen**

Voorts is van de gelegenheid gebruikt gemaakt om (samen met de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek, organisatie die namens de provincie de ontheffing TUG afhandelt) met het oog op verduidelijking nog enkele ambtshalve (technische/redactionele) wijzigingen in de ontwerpbeleidsregel en het ontwerpprogramma door te voeren.