

6	302	LUXEMBURG	930
AZ	419	TURIN	935
LH	1122	NEAPEL	935
LH	1906	MADRID	935
LH	1022	STUTTGART HBF	935
AF	1701	LYON	940
AY	822	HELSINKI	940
AA	071	SAN FRANCISCO-DALLAS	945
AF	743	PARIS	945
LH	1118	VENEZIE	945
DL	023	DALLAS	950
KL	892	AMSTERDAM	950

19.573.03 • september 2020

Evaluatie Beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland

Eindrapport

Evaluatie Beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland

Eindrapport

Rapport

Provincie Zuid-Holland

Afdeling Mobiliteit en Milieu

Betreft thema Luchtvaart



To70

Postbus 85818

2508 CM Den Haag, Nederland

tel. +31 (0)70 3922 322

fax +31 (0)70 3658 867

Email: info@to70.nl

Door:

Ella Soltani

Romy Visser

Den Haag, september 2020

Inhoudsopgave

1	Afkortingen en definities	6
2	Inleiding	7
3	Inventarisatie van de projectcontext	8
3.1	TUG binnen de grenzen van Provincie Zuid-Holland	8
3.2	Wet en regelgeving	11
3.3	Stakeholders en bevoegdheden	11
3.4	Context beschrijving	13
4	Resultaten schriftelijke enquête	14
4.1	Totstandkoming schriftelijke enquête	14
4.2	Kwantitatieve analyse resultaten	14
4.3	Kwalitatieve analyse resultaten – per stakeholdertype	18
4.4	Kwalitatieve analyse resultaten – per aandachtsgebied	20
5	Uitwerking verdiepende interviews	28
5.1	Stakeholder analyse	28
6	Technische analyse	37
6.1	Juridische analyse	37
6.2	Tekst en structuuranalyse	43
7	Overzichten met conclusies en aanpassingen	44
7.1	Overzicht met conclusies per aandachtsgebied	44
7.2	Overzicht met noodzakelijke en voorgestelde aanpassingen	46
A 1	Beginpuntanalyse	50
A 2	Schriftelijke enquête	56

Lijst van figuren

Figuur 1 Locatiegebonden en Eenmalige TUG Helikopters 2019.	10
Figuur 2 Generieke TUG Helikopters 2019.....	10
Figuur 3 Overzicht van stakeholders.	11

Lijst van tabellen

Tabel 1 Type aanvragen 2018 & 2019.	8
Tabel 2 Locatiegebieden en Eenmalige TUG-ontheffing door paramoteurs.	9
Tabel 3 Aanvragen per aanvrager in 2019.	9
Tabel 4 Reacties van verschillende stakeholders op de evaluatie.	13
Tabel 5 Overzicht met algemene onduidelijkheden, tegenstrijdigheden of suggesties.	23
Tabel 6 Overzicht van gecontacteerde stakeholders voor de verdiepende interviews.	28
Tabel 7 Juridische analyse per onderwerp.	42
Tabel 8 Tekst en structuuranalyse.	43

1 Afkortingen en definities

AOPA	Aircraft Owners and Pilots Association
Awb	Algemene wet bestuursrecht
Beginpuntanalyse	Nulmeting, een inventarisatie van de huidige situatie waarbij de resultaten worden meegenomen als uitgangspunt voor verder onderzoek.
Beleidsregel LEO 2019	Beleidsregel "Landen en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2019"
CTR	Control zone
EASA	European Union Aviation Safety Agency, Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is een agentschap van de Europese Unie.
GS	Gedeputeerde Staten
ICAO	International Civil Aviation Organization, een gespecialiseerde organisatie van de Verenigde Naties die als doel heeft de principes en standaarden voor de internationale luchtvaart op te stellen ter verbetering van het luchtverkeer.
ICL	Interprovinciale Contactgroep Luchthavens
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
JHP	Joint Helicopter Pilots
KNMR	Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
KNVVL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart
MLA	Micro Light Aeroplane
NACA	Netherlands Association of Commercial Aviation
Nature 2000-gebieden	Een groot Europees netwerk van beschermde natuurgebieden met als doel: behoud en herstel van de biodiversiteit in de Europese Unie.
ODH	Omgevingsdienst Haaglanden
RBML	Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens
RVGLT	Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
Sector	Luchtvaartsector
TMA	Terminal control Areas
TUG	Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik
Wnb	Wet natuurbescherming

2 Inleiding

Op grond van de Wet luchtvaart is het verboden om met een luchtvaartuig op te stijgen van of te landen op een terrein anders dan een luchthaven. De provincie is bevoegd om ontheffing te verlenen van dit verbod, de zogenoemde ontheffing voor 'Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik' (TUG-) ontheffing. Bij de beoordeling van de aanvraag voor een ontheffing past DCMR, namens provincie Zuid-Holland, de beleidsregel "Landen en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2019" (hierna te noemen Beleidsregel LEO 2019) toe.

De provincie Zuid-Holland heeft behoefte aan een evaluatie van de Beleidsregel LEO 2019. In de Statencommissie 2018 heeft de toenmalige gedeputeerde van Provincie Zuid-Holland toegezegd de beleidsregel te evalueren. De beleidsregel is sinds 2013 van kracht en is in 2019 geactualiseerd. De actualisatie betrof enkel beleidsneutrale aanpassingen die betrekking hebben op verwijzingen naar huidige wet- en regelgeving en tekstuele wijzigingen. DCMR heeft inmiddels diverse inhoudelijke knelpunten geconstateerd en er zijn van gemeenten signalen ontvangen die aanleiding geven om de beleidsregel ook inhoudelijk te evalueren.

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft To70 de Beleidsregel LEO 2019 geëvalueerd. De evaluatie van de beleidsregel betreft alle TUG-regelingen in de provincie Zuid-Holland.

Dit rapport beschrijft de resultaten van de evaluatie. Het rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 3 beschrijft de projectcontext met als afsluiting een beginpuntanalyse;
- Hoofdstuk 4 groepeert alle resultaten van de schriftelijke enquête in een kwantitatieve analyse en kwalitatieve analyse;
- Hoofdstuk 5 beschouwt per thema wat stakeholders tijdens de verdiepende interviews hebben geantwoord;
- Hoofdstuk 6 beschrijft de technische analyse waaronder ook de juridische analyse;
- Hoofdstuk 7 geeft een overzicht van alle voorgestelde en noodzakelijke aanpassingen aan Beleidsregel LEO 2019.

3 Inventarisatie van de projectcontext

Als start van dit project heeft er een inventarisatie van de projectcontext plaatsgevonden. Tijdens de inventarisatie zijn er diverse gesprekken geweest met DCMR en de provincie Zuid-Holland. DCMR heeft naar aanleiding van deze gesprekken data opgeleverd over het verlenen van TUG-ontheffingen en het type TUG-aanvragen (3.1). Om de Beleidsregel LEO 2019 goed te begrijpen zijn de wettelijke kaders onderzocht en uiteengezet voor de juridische analyse (3.2). Alle stakeholders die met Beleidsregel LEO 2019 werken of op een andere manier betrokken zijn met het TUG-beleid zijn in kaart gebracht (3.3). Op basis van deze informatie is een beginpuntanalyse uitgevoerd van de projectcontext waarmee de schriftelijke enquête is samengesteld (3.4).

3.1 TUG binnen de grenzen van Provincie Zuid-Holland

In de Beleidsregel LEO 2019 zijn drie verschillende typen TUG-ontheffingen gedefinieerd, deze zijn:

- Eenmalige TUG-ontheffing: betreft een ontheffing voor maximaal 50 keer landen en 50 keer opstijgen op één dag.
- Locatiegebonden TUG-ontheffing: betreft een ontheffing voor maximaal 24 landen en 24 keer opstijgen verdeeld over 12 dagen per jaar op één terrein.
- Generieke TUG-ontheffing: betreft een ontheffing voor alleen commerciële helikoptervluchten waarbij er per kalenderjaar niet meer dan 24 keer opgestegen en 24 keer geland mag worden verdeeld over maximaal 12 dagen per jaar (het maximum per dag is 2 keer opstijgen en 2 keer landen).

DCMR houdt een overzicht bij van alle type aanvragen die er binnenkomen in de provincie Zuid-Holland. Tabel 1 geeft het type aanvragen voor 2018 en 2019.

Type aanvragen				
Type	2018		2019	
	Dagen	Vliegbewegingen	Dagen	Vliegbewegingen
Generieke TUG	78	243	85	290
Locatiegebonden en Eenmalige TUG Helikopters	72	2.863	48	2.850
Locatiegebonden en Eenmalige TUG Paramoteurs	34	144	32	122

Tabel 1 Type aanvragen 2018 & 2019.

Uit de data van DCMR is te halen dat er binnen de provincie Zuid-Holland binnen vier gemeenten geschikte locaties zijn voor paramoteurs. De paramoteurs vragen over het algemeen alleen een locatiegebonden of een eenmalige TUG-ontheffing aan (Tabel 2).

Locatiegebonden en Eenmalige TUG-ontheffing door paramoteurs				
	2018		2019	
Gemeente	Dagen	Vliegbewegingen	Dagen	Vliegbewegingen
Hellevoetsluis	26	102	22	88
Goeree-Overflakkee	1	4	5	20
Rotterdam	3	22	5	14
Westvoorne	4	16	0	0

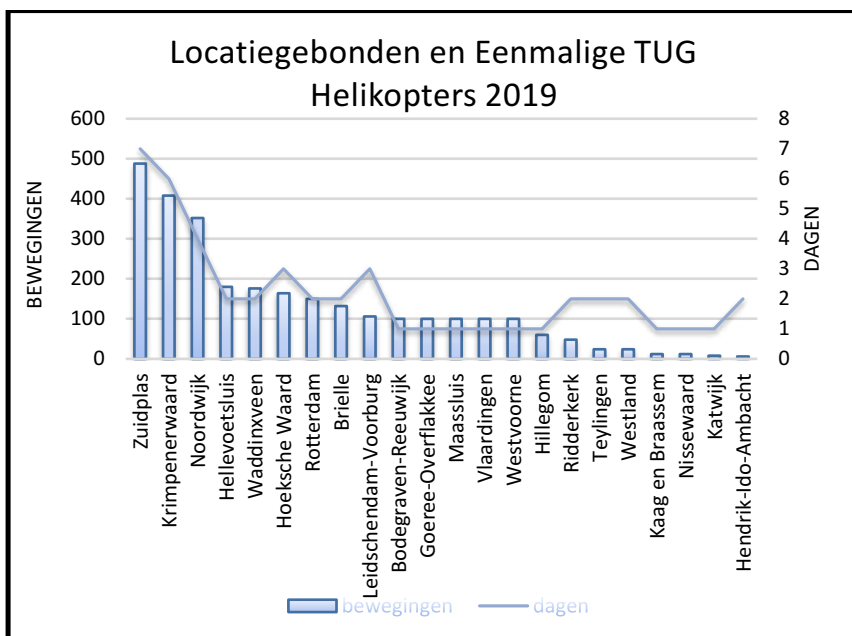
Tabel 2 Locatiegebieden en Eenmalige TUG-ontheffing door paramoteurs.

Uit de data van DCMR is ook te halen dat er binnen de provincie Zuid-Holland de meeste TUG-aanvragen worden gedaan door de negen helikopterbedrijven hieronder genoemd. Andere aanvragers zijn Rijkswaterstaat, KNMR, enkele gemeenten en individuen. Er zijn per bedrijf en de aard van de werkzaamheden verschillen te zien wat voor soort ontheffing er wordt aangevraagd (Tabel 3).

2019 Operator	Generieke ontheffingen, Helikopters		Locatiegebonden en Eenmalige, Helikopters	
	Dagen	Vliegbewegingen	Dagen	Vliegbewegingen
HELIHOLLAND	30	104	5	412
HELICENTRE	17	50	14	990
PRINCEHELI	13	50	6	580
RYFAS	11	34		
HeliAir B.V.	6	22		
ANWB MAA	2	8	1	12
HeliFlight	2	8	12	274
Rotor Eye	2	8		
Experience Events			7	568

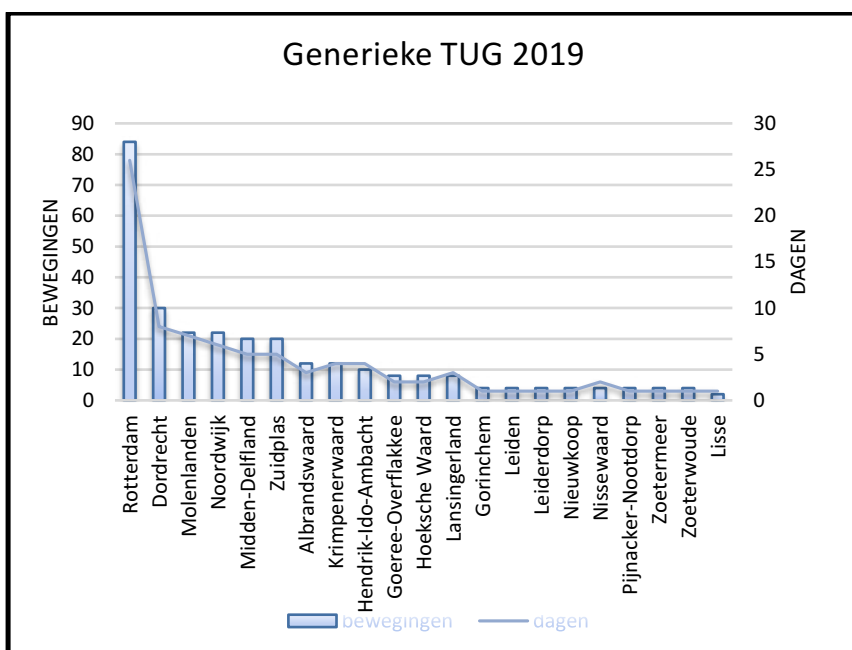
Tabel 3 Aanvragen per aanvrager in 2019.

Helikopters zijn in vergelijking tot paramoteurs minder gebonden aan specifieke locaties en kunnen makkelijker opstijgen en landen in verschillende gemeenten. In Figuur 1 zijn het aantal bewegingen voor locatiegebonden en eenmalige TUG-ontheffingen uiteengezet per gemeente voor het aantal dagen en bewegingen.



Figuur 1 Locatiegebonden en Eenmalige TUG Helikopters 2019.

In vergelijking tot de locatiegebonden en eenmalige TUG-ontheffingen is te zien dat generieke TUG-ontheffingen veruit het meest plaatsvinden in de gemeente Rotterdam (Figuur 2).



Figuur 2 Generieke TUG Helikopters 2019.

3.2 Wet en regelgeving

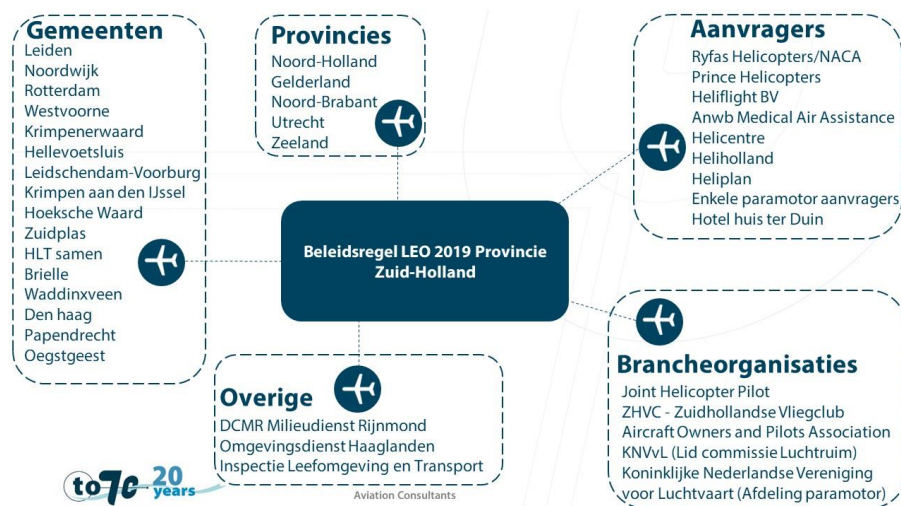
De Beleidsregel “Landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2019” is sinds 2013 van kracht en is in 2019 geactualiseerd. De actualisatie betrof enkel beleidsneutrale aanpassingen die betrekking hebben op verwijzingen naar huidige wet- en regelgeving en tekstuele wijzigingen. De nationale wettelijke kaders voor Beleidsregel LEO 2019 zijn:

- Wet natuurbescherming;
- Omgevingswet;
- Wet Luchtvaart:
 - Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML);
 - Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT);
- Ontwikkelingen op het gebied van stikstofdepositie (hiervoor is nog geen wettelijk kader).

De huidige Beleidsregel LEO 2019 is geëvalueerd tegen alle bovengenoemde nationale wettelijke kaders. Er zijn naast het nationale wetgevende kader ook nog Europese en internationale wetgevende kaders, denk hierbij aan EASA en ICAO. Vanuit het nationale wetgevende kader wordt hier al naar verwezen.

3.3 Stakeholders en bevoegdheden

Verschillende stakeholders hebben baat bij een duidelijke beleidsregel. De provincie Zuid-Holland vindt het daarom belangrijk dat zoveel mogelijk stakeholders betrokken worden bij de evaluatie van Beleidsregel LEO 2019. Alle stakeholders zijn per stakeholdertype in kaart gebracht in Figuur 3.



Figuur 3 Overzicht van stakeholders.

Op basis van het overzicht in Figuur 3 hebben alle stakeholders een email ontvangen met de aankondiging van de evaluatie en een uitnodiging voor het invullen van de schriftelijke enquête. Niet elke stakeholder heeft de schriftelijke enquête ingevuld (Tabel 4).

DCMR heeft daarnaast een lijst met stakeholders samengesteld die op basis van het aantal TUG aanvragen of het klachtenpatroon interessant zijn om te benaderen. Ook hebben sommige stakeholders in de antwoorden van de schriftelijke enquête aangegeven of er partijen waren die zeker betrokken moesten

worden bij de evaluatie. De lijsten zijn vergeleken en alle stakeholders zijn benaderd voor een schriftelijke enquête met eventueel aanvullend een verdiepend interview. Tabel 4 geeft alle stakeholders weer die zijn benaderd daarbij is verder aangegeven of deze de enquête hebben ingevuld en of er nog een aanvullend verdiepend interview is geweest. De belangen van de burgers worden door de gemeenten behartigd.

Type stakeholder	Benaderde stakeholders	Schriftelijke enquête ingevuld	Verdiepend interview
Gemeenten <i>Onder stakeholdertype 'Gemeenten' vallen alle gemeenten van groot tot klein binnen de grenzen van de Provincie Zuid-Holland</i>	Leiden	x	x
	Noordwijk	x	x
	Rotterdam	x	x
	Westvoorne	x	x
	Krimpenerwaard	x	x
	Hellevoetsluis	x	
	Leidschendam-Voorburg	x	
	Krimpen aan den IJssel	x	
	Hoeksche Waard	x	
	Zuidplas	x	
	HLT samen		
	Brielle		
	Waddinxveen		
	Den haag		
	Papendrecht		
Oegstgeest			
Provincies <i>Van stakeholdertype 'Provincies' zijn de provincies benaderd die grenzen aan de Provincie Zuid-Holland.</i>	Noord-Holland	x	x
	Gelderland	x	
	Noord-Brabant	x	x
	Utrecht	x	x
	Zeeland		
Aanvragers <i>Onder stakeholdertype 'Aanvragers' vallen alle TUG-aanvragers die een TUG-ontheffing aanvragen binnen de Provincie Zuid-Holland; enkele voorbeelden hiervan zijn</i>	Ryfas Helicopters	x	x
	Prince Helicopters	x	x
	Heliflight BV	x	
	Anwb Medical Air Assistance	x	
	Enkele paramotor aanvragers	x	
	Helicentre		
	Heliholland		

Type stakeholder	Benaderde stakeholders	Schriftelijke enquête ingevuld	Verdiepend interview
<i>helikopteroperators, hotels en enkele paramoteurs.</i>	Heliplan		
	Hotel huis ter Duin		
Brancheorganisaties <i>Onder stakeholdertype 'Brancheorganisaties' vallen alle ondersteunende organisaties op het gebied van Luchtvaart binnen Nederland.</i>	Joint Helicopter Pilot	x	x
	ZHVC - Zuidhollandse Vliegclub	x	
	Aircraft Owners and Pilots Association	x	x
	KNVvL (Lid commissie Luchtruim)	x	x
	KNVvL (Afdeling paramotor)	x	x
	NACA	x	x
Overige <i>Onder stakeholdertype 'Overige' vallen de resterende partijen op het gebied van uitvoering, regelgeving en natuur.</i>	DCMR Milieudienst Rijnmond	x	x
	Omgevingsdienst Haaglanden	x	x
	Inspectie Leefomgeving en Transport	x	

Tabel 4 Reacties van verschillende stakeholders op de evaluatie.

3.4 Context beschrijving

De evaluatie is gestart met een beginpuntanalyse op basis van verschillende stukken en overleggen. In de beginpuntanalyse is aandacht besteed aan de volgende onderwerpen.

1. Meerdere startgesprekken met DCMR over omissies in de Beleidsregel LEO 2019 en over diverse praktijkproblemen waar DCMR tegenaan loopt.
2. De eventuele consequenties van de invoering van de omgevingswet in verhouding tot de Beleidsregel LEO 2019.
3. Eventuele consequenties van wetgevende kaders.
4. Kritiek op Beleidsregel LEO 2019 van Netherlands Association Commercial Aviation (document: "Opmerkingen NACA op beleidsregel TUG provincies").
5. Eventuele consequenties op basis van "Kennisdokument verstoringseffecten van kleine burgerluchtvaart op natuur" en "Handreiking verstoringseffecten van kleine luchtvaart op natuur".

De resultaten van de beginpuntanalyse zijn opgenomen in bijlage A 1 .

4 Resultaten schriftelijke enquête

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de schriftelijke enquête (4.1) weergegeven. De resultaten zijn onderverdeeld in een kwantitatieve analyse (4.2) en een kwalitatieve analyse per stakeholdertype (0) en per aandachtsgebied (4.4). Bij de kwantitatieve analyse is vooral de algemene trend belangrijk, terwijl bij de kwalitatieve analyse de toelichtingen van de verschillende stakeholders nader worden bekeken.

4.1 Totstandkoming schriftelijke enquête

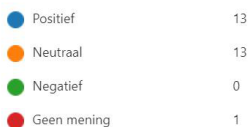
Op basis van de beginpuntanalyse uit paragraaf 3.4 is de schriftelijke enquête opgesteld (bijlage A 1). De schriftelijke enquête is via Microsoft Forms gedeeld met alle stakeholders. In Tabel 4 staat een overzicht van alle stakeholders die gecontacteerd zijn en die ook daadwerkelijk de schriftelijke enquête hebben ingevuld.

4.2 Kwantitatieve analyse resultaten

In deze paragraaf worden alle relevante vragen van de schriftelijke enquête weergegeven met daarbij het antwoord per stakeholdergroep. Deze antwoorden zijn weergegeven in tabel vorm als in een cirkel diagram¹. De toelichtingen op de antwoorden die zijn gegeven zijn hierin niet meegenomen. In totaal zijn er 27 reacties gekomen op de enquête.

9. Hoe staat uw gemeente/organisatie tegenover luchtvaart in het algemeen?

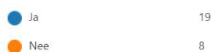
[Meer details](#)



Stakeholder type	P	N	N	G
Gemeenten	3	7		
Provincies		4		
Aanvragers	5			
Brancheorganisaties	5			
Overige		2		1

11. Was u vooraf bekend met "Beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2019" (hierna te noemen beleidsregel LEO 2019)? De beleidsregel is te vinden op <https://www.zuid-holland.nl/@22905/beleidsregel-landen/>.

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N		
Gemeenten	7	3		
Provincies		4		
Aanvragers	5			
Brancheorganisaties	4	1		
Overige	3			

¹ De kleuren in de cirkeldiagram zijn automatisch gegenereerd door Microsoft Forms.

12. Bent u van mening dat er onduidelijkheden of tegenstrijdigheden in dit beleid zijn?

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	G
Gemeenten	2	7	1
Provincies	1	2	1
Aanvragers		3	2
Brancheorganisaties	3		2
Overige	2	1	

14. Bent u van mening dat beleidsregel LEO 2019 aansluit op hoe er in de praktijk om wordt gegaan met het opstijgen en landen van terreinen anders dan van luchthavens?

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	G
Gemeenten	6	3	1
Provincies	2		2
Aanvragers	1	2	2
Brancheorganisaties	1	2	2
Overige	2		1

16. Bent u van mening dat het beleid uitgevoerd wordt zoals bedoeld in beleidsregel LEO 2019?

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	G
Gemeenten	6	1	3
Provincies	1		3
Aanvragers	2		3
Brancheorganisaties		1	4
Overige	3		

18. Bent u van mening dat de belangen van uw gemeente/organisatie goed worden behartigd in de beleidsregel LEO 2019?

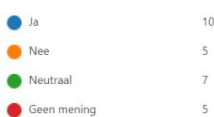
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	G
Gemeenten	6	2	2
Provincies			4
Aanvragers		3	2
Brancheorganisaties		4	1
Overige	1	2	

21. Bent u van mening dat gemeenten voldoende zeggenschap hebben bij de verlening van TUG ontheffingen?

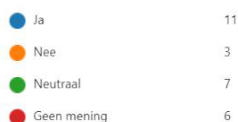
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	4	3	2	1
Provincies	1		2	1
Aanvragers	3		1	1
Brancheorganisaties	2	1	1	1
Overige		1	1	1

23. Bent u van mening dat er (meer) samenhang moet komen tussen het beleid van de verschillende provincies?

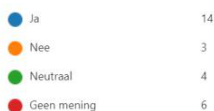
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	5		2	3
Provincies	1	1	1	1
Aanvragers	2	1		1
Brancheorganisaties	4	1		

26. Bent u van mening dat het TUG beleid van de verschillende provincies met betrekking tot natuurbufferzones van de wet natuurbescherming op elkaar afgestemd moeten worden zodat er integraal kan worden bepaald of een TUG-ontheffing verleend moet worden?

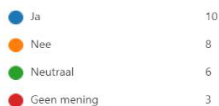
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	3		3	4
Provincies	1	2	1	
Aanvragers	2	1	1	1
Brancheorganisaties	4		1	
Overige	1		1	1

28. Bent u van mening dat een generieke TUG-ontheffing in plaats van 1 jaar, 2 jaar geldig zou moeten zijn? De voorwaarden per jaar blijven gelijk. *Een generieke TUG-ontheffing betreft het opstijgen en landen per terrein per kalenderjaar met een maximum van 24 keer opstijgen en 24 keer landen verdeeld over maximaal 12 dagen in dat jaar. Per dag mag er niet meer dan 2 keer worden opgestegen en 2 keer worden geland.

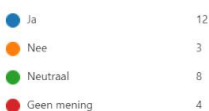
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	1	7	1	1
Provincies	2	1		1
Aanvragers	4			1
Brancheorganisaties	2		3	
Overige	1		2	

30. Bent u van mening dat de afstand tot woonbebouwing van 250 meter bij de verlening van een TUG-ontheffing voldoende is?

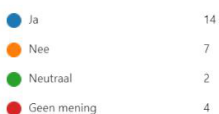
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	5		3	2
Provincies	2		1	1
Aanvragers	1	3	1	
Brancheorganisaties	4		1	
Overige			2	1

32. Bent u van mening dat de tijdslimiet met betrekking tot de meldingsplicht (namelijk het voornemen om de ontheffing te gaan gebruiken) in plaats van 24 uur van te voren één werkdag van te voren zou moeten zijn?

[Meer details](#)

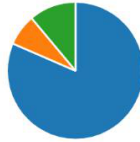


Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	5	2	1	2
Provincies	3			1
Aanvragers	2	2	1	
Brancheorganisaties	2	3		
Overige	2			1

Stakeholder type	J	N	N
------------------	---	---	---

34. Is het bij uw gemeente / organisatie duidelijk dat het gebruik van het luchtruim (wanneer het luchtvaartuig in de lucht is) niet tot de bevoegdheden van de Provincie Zuid-Holland behoort?

[Meer details](#)



Gemeenten	9	1		
Provincies	4			
Aanvragers	4		1	
Brancheorganisaties	2	1	2	
Overige	3			

35. Bent u van mening dat de verantwoordelijkheid over het luchtruim en het landen en opstijgen onder één bevoegd gezag moet vallen?

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	4	2	1	3
Provincies	2	1	1	
Aanvragers	3	1	1	
Brancheorganisaties	5			
Overige		1	1	1

37. Bent u van mening dat de concentratie van vluchten boven een bepaald gebied goed wordt afgewogen door de Provincie Zuid-Holland (zowel op het gebied van natuur als omgeving)?

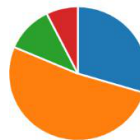
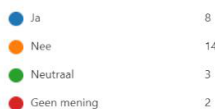
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	4	1	3	2
Provincies	1		1	2
Aanvragers	1	1	2	1
Brancheorganisaties		2	1	2
Overige	1	1	1	

39. Bent u van mening dat het van toegevoegde waarde is om de beoogde route en hoogte toe te voegen aan een TUG aanvraag?

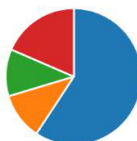
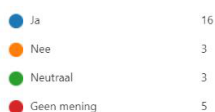
[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	4	2	2	2
Provincies	2	1	1	
Aanvragers		5		
Brancheorganisaties		5		
Overige	2	1		

41. Wanneer een TUG ontheffing verleend is dient de Gezagvoerder tijdens de uitvoering van de vlucht een schriftelijke toestemming van de eigenaar van de grond waar hij landt en opstijgt, bij zich te dragen. Bent u van mening dat deze eis in stand moet worden gehouden?

[Meer details](#)



Stakeholder type	J	N	N	G
Gemeenten	9			1
Provincies	2	1		1
Aanvragers	1	1	1	2
Brancheorganisaties	3	1	1	
Overige	1		1	1

4.3 Kwalitatieve analyse resultaten – per stakeholdertype

In deze paragraaf gaan we dieper in op de toelichtingen die zijn gegeven op de vragen uit de schriftelijke enquête onderverdeeld naar stakeholdertype; Gemeenten (4.3.1), Provincies (4.3.2), Aanvragers (4.3.3), Brancheorganisaties (4.3.4) en Overige (4.3.5).

4.3.1 Gemeenten

Over het algemeen staan de gemeenten in de provincie Zuid-Holland neutraal of positief tegenover luchtvaart. Zij ervaren weinig tot geen problemen met het verlenen van TUG-ontheffingen en het gebruik hiervan. Indien de frequentie beperkt blijft zien sommige gemeenten dat het van economische meerwaarde kan zijn. Het overgrote deel van de gemeenten geeft aan geen overlast te ervaren of klachten te hebben ontvangen met betrekking tot TUG-ontheffingen.

Gemeenten reageren verschillend op het voorstel dat **één partij meerdere TUG aanvragen** kan doen op één dag in dezelfde omgeving. Over het algemeen hebben zij er geen problemen mee zolang het “beperkt” blijft en in ieder geval 24 uur van te voren gemeld wordt. In het ergste geval kunnen zij altijd nog bezwaar maken in het kader van openbare orde.

Wel geven grote gemeenten aan dat **generieke TUG-ontheffingen** nog wel eens problemen kunnen opleveren in het kader van openbare orde. In grote gemeenten gebeurt er veel in korte tijd; zo kunnen er evenementen of werkzaamheden plaatsvinden op kleine oppervlakte. Als een generieke TUG-ontheffing dan voor één jaar wordt afgegeven en er hiervoor een meldingsplicht van 24u geldt dan kan het zijn dat er precies die dag geen plaats is voor het landen en opstijgen van een helikopter. De 24u meldingsplicht is dan voor grote gemeenten niet altijd werkbaar en kan zelfs zorgen voor het ontstaan van onveilige situaties.

4.3.2 Provincies

In bijna elke aangrenzende provincie heeft ook een **TUG-evaluatie** plaatsgevonden, behalve in de provincie Gelderland. Onderwerpen die bij deze evaluaties naar boven kwamen hadden voornamelijk betrekking op natuur, luchtzijdige overlast van vliegverkeer en de verschillen tussen de wijze van handelen door verschillende provincies.

4.3.3 Aanvragers

De aanvragers die benaderd zijn voor het invullen van de schriftelijke enquête geven allemaal aan minder dan 40 TUG-aanvragen per jaar te doen binnen de Provincie Zuid-Holland met grotendeels tussen de 40 en 100 vliegtuigbewegingen. Het gaat voornamelijk om locatiegebonden TUG-aanvragen met enkele generieke TUG-ontheffingen.

Voor het overgrote deel zijn de **aanvragen van TUG-ontheffingen** altijd verleend door DCMR. Helikopteroperators checken voor het indienen van een TUG-aanvraag of de locatie aan alle eisen van de Provincie Zuid-Holland voldoet. Zij geven aan het beleid onredelijk te vinden en daardoor in sommige gevallen dus geen locatie kunnen vinden in de buurt van een evenement of locatie naar keuze van de klant.

Toch komt het ook voor dat een TUG-aanvraag niet wordt goedgekeurd. Dit komt dan doordat het broedseizoen van kracht is of dat het landingsterrein net in een buffergebied viel. De aanvragers geven aan dat lastig te vinden, en soms zelfs subjectief. De kaart met de ligging van de buffergebieden in de provincie Zuid-Holland is niet heel duidelijk.

De meeste aanvragers geven aan dat de **procedure voor het aanvragen van de TUG-ontheffing** makkelijk en soepel verloopt. Echter kan de aanvraag soms best lang duren. Toch vindt een enkele stakeholder dat de aanvraag omslachtig is, omdat bij het maken van de beslissing meerdere partijen betrokken worden. Alle aanvragers geven aan een duidelijk geformuleerde terugkoppeling te ontvangen wanneer de TUG-aanvraag afgewezen wordt. Er zijn dan ook nauwelijks klachten ingediend bij DCMR hierover. Enkel één partij geeft aan in het verleden een klacht te hebben ingediend en dit vanwege een afgewezen locatie.

Alle helikopteroperators doen met regelmaat ook **TUG aanvragen in andere provincies**. Bij de paramotor aanvragen is dat niet het geval. In vergelijking met het TUG beleid van andere provincies vinden de aanvragers de beleidsregel LEO 2019 van de Provincie Zuid-Holland duidelijk. Echter zijn de mogelijkheden voor locaties en het aantal vluchten aanzienlijk minder dan in andere provincies ofwel omslachtig en geven hierbij aan dat de extra buffergebieden om natuurgebieden onnodig zijn en afstand tot woonbebouwing te groot.

De helikopteroperators hebben geen eenduidige mening of **één partij meerdere TUG aanvragen** zou mogen doen op één dag in dezelfde omgeving. Men is van mening dat de onderlinge afstand van 1.000 meter het onnodig overvliegen over een specifieke locatie waarborgt. Het kan namelijk voorkomen dat er rondvluchten op één dag bij meerdere steden of plekken worden aangeboden; in dit geval zijn er meerdere locaties in dezelfde omgeving nodig. Aan de andere kant is men bang dat een bepaalde aanvrager op die manier alle vliegbewegingen kan opeisen en daardoor andere helikopteroperators buiten spel kan zetten. Zij geven aan dat, gezien de beperkte mogelijkheden van landingsterreinen in de provincie Zuid-Holland, daardoor sommige locaties niet meer te gebruiken zijn.

De helikopteroperators zijn het erover eens dat het geen probleem moet zijn als een **TUG aanvrager derden machtigt** voor het uitvoeren van de vlucht. Dit kan door omstandigheden zoals onderhoud van de helikopter, een technische klacht op een helikopter of ziekte van een vlieger voorkomen. Zo kan een andere operator gevraagd worden om de vlucht uit te voeren.

4.3.4 Brancheorganisaties

KNVVL

Versnippering van de regelgeving naar lagere overheden leidt tot onduidelijkheid, onbegrip en daardoor steeds meer aangescherpte regels, die het doel niet dienen. Een voorbeeld hiervan is dat voor gemotoriseerde schermvliegtuigen een vrijstelling hebben vanuit Regeling Burgerluchthavens. Een variant gemotoriseerde schermvliegtuigen, die gebruik maakt van een onderstel met wielen, valt niet onder deze vrijstelling. De provincies hebben bij de internetconsultatie voorafgaande aan de publicatie van de vrijstelling aangegeven dat een gemotoriseerd schermvliegtuig alleen de variant betreft die gestart en geland wordt met de benen van de bestuurder. Wel worden alle varianten gemotoriseerde

schermvliegtuigen sinds 2006 op identiek dezelfde wijze ingeschreven in het luchtvaartuigregister en sinds 2018 zelfs onder dezelfde ICAO Aircraft Special Designator (PARA). Helaas hebben de provincies niet meegewerkt aan een oplossing hiervoor.

JHP

JHP geeft aan dat de TUG-ontheffingen voor helikopterbedrijven enorm belangrijk zijn. Zij geven aan dat zonder TUG-ontheffingen of reële mogelijkheid om buiten vliegvelden te kunnen landen en opstijgen er geen helikopterbedrijf zich meer zal kunnen redden. Daarmee zou er ook geen opleidingsmogelijkheid meer zijn in Nederland voor Politie, Defensie-instructeurs, en de initiële opleiding voor alle vliegende heliberoepen zoals traumadiensten en inspectiewerk voor ProRail, Rijkswaterstaat of Defensie. Door de versnippering van het beleid over alle twaalf de provincies is het moeilijk om up-to-date te blijven bij alle ontwikkelingen omtrent de regelgeving. JHP zet zich in voor meer regie vanuit het Rijk en meer centralisatie in het algemeen om op die manier redelijkerwijs betrokken te blijven als sector.

JHP is van mening dat bij slechts één of enkele landingen op één locatie, het niet zo zou moeten zijn dat twaalf provincies daar beleid voor handhaven. Zeker gezien de geringe impact van één landing (ten opzichte van het overvliegen van datzelfde gebied) pleit JHP voor:

- De **generieke TUG-ontheffing zo veel als mogelijk te centraliseren**;
- De **locatiegebonden en eenmalige TUG-ontheffingen meer afstemming te genereren** met andere provincies waar dit mogelijk is.

Het **samenvoegen van informatiesystemen** zoals bijvoorbeeld één interactief kaartstelsel gedeeld door 12 provincies zou al sterk schelen. Provincies Utrecht en Gelderland hebben hier al voorbeelden van beschikbaar.

4.3.5 Overige

DCMR heeft in de schriftelijke enquête geen extra input geleverd in relatie tot de beginpuntenanalyse waarin zij ondervraagd zijn. Specifieke vragen voor ILT en ODH zijn niet opgenomen; hiervoor is dus geen additionele input over ontvangen. Daarnaast geven ODH en ILT aan geen op of aanmerkingen over het proces voor het aanvragen van een TUG-ontheffing te hebben.

4.4 Kwalitatieve analyse resultaten – per aandachtsgebied

Deze paragraaf geeft de spanningsvelden weer tussen de verschillende stakeholders per aandachtsgebied. De aandachtsgebieden zijn gebaseerd op de thema's die terugkomen in de beginpuntenanalyse. Deze zijn onderverdeeld in Algemeen (4.4.1), Omgeving (4.4.2), Natuur (4.4.3) en Regels, structuur en samenhang (4.4.4).

4.4.1 Algemeen

Het grootste gedeelte van de stakeholders staat positief of neutraal tegenover luchtvaart. De aanvragers staan allemaal positief tegenover luchtvaart. De recreatieve aanvragers zetten zich in voor het verantwoord uitvoeren van luchtsporten. De provincies zien wel dat luchtvaart een maatschappelijke betekenis heeft. Zij willen ook een goede balans creëren tussen enerzijds overlast die men ervaart en anderzijds het faciliteren van recreatie.

Onduidelijkheden, tegenstrijdigheden of suggesties

Het grootste gedeelte van de stakeholders vindt het beleid duidelijk afgezien van enkele punten. Tabel 5 geeft de onduidelijkheden, tegenstrijdigheden of suggesties die de stakeholders hebben genoemd. Ook geeft deze tabel aan wat er met deze onduidelijkheid, tegenstrijdigheid of suggestie gedaan is in de evaluatie.

Onduidelijkheid, tegenstrijdigheid of suggestie	Status
Het is soms 'gepuzzel' om te voldoen aan het beleid.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
Beleidsregel LEO 2019 geeft extra beperkingen en/of regels. Er zijn diverse zaken genoemd, die in strijd zijn of tegenstrijdig zijn met andere bovenliggende regelgeving, zoals het RVGLT. Enkele voorbeelden hiervan zijn: de afstand tot woonbebouwing, melding van gebruik en buffergebieden rondom natuurgebieden.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
De burgemeester kan enkel negatief zijn als er sprake is van aantasting openbare orde. Echter zijn er meer aspecten die mee spelen, zoals is het beoogde gebied beschikbaar en is het gebied druk bezocht. De toetsingstijd is hiervoor te kort.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
In Artikel 1 staat: "vrije ballon: ballon als bedoeld in artikel 1 van het Besluit burgerluchthavens". Deze is volledig vrijgesteld dus valt buiten de scope van Beleidsregel LEO 2019.	Niet meegenomen. Klopt vrije ballon is gehouden aan de vrijstellingsregeling (verklaring van geen bezwaar burgemeester). De burgemeester kan in het belang van de openbare orde en veiligheid zijn eigen beleid bepalen. Hij hoeft in beginsel niet het beleid van de provincie ten aanzien van TUG-ontheffingen te volgen, maar hij kan zich dit beleid wel eigen maken. Omdat er in de toelichting wordt verwezen naar vrije ballon is dit verder niet meegenomen. In de analyse.
Er kan overwogen worden om bijvoorbeeld geen ontheffing te verlenen wanneer de land- en opstijg locatie in de nabijheid van geluidsgevoelige objecten of diersoorten is gelegen.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
Er is geen duidelijke definitie van de "cumulatie van nadelige effecten", en wat de "nadelige effecten" kunnen zijn. Dit is een van de redenen om een TUG-aanvraag te weigeren, en is in feite niet gedefinieerd.	Niet meegenomen, de uitleg is in de definitielijst van Beleidsregel LEO 2019 opgenomen en in de toelichting 4.8 pagina 16 beschreven.
Het concept van "openbare orde" blijkt voor gemeenten in de praktijk lastig om verschil te maken van openbare veiligheid.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
Er is niet voorzien om een vlucht op een generieke TUG-ontheffing in de buurt van een reeds vergunde eenmalige TUG-ontheffing te kunnen voorkomen. In de praktijk komt het weinig voor.	Meegenomen in de verdiepende interviews.

Onduidelijkheid, tegenstrijdigheid of suggestie	Status
Er moet bijvoorbeeld schriftelijke toestemming grondeigenaar opgenomen. Het is en blijft privaatrechtelijk. Misschien kan er in het aanvraagformulier opgenomen worden dat er aangenomen wordt dat die toestemming geregeld is. Dan kan het artikel eruit.	Meegenomen in de verdiepende interviews.
De natuurbescherming richt zich uitsluitend op de N2000-gebiedenbescherming. De beleidsregel moet worden geactualiseerd voor de soortenbescherming Wnb. Die taken heeft de provincie per 1 januari 2017 overgekregen van het Rijk. De ODH voert deze taken uit.	Meegenomen in de juridische analyse.
Onduidelijk op basis waarvan MLA's en paramotors een andere behandeling krijgen dan helikopters. Voor de paramotors zou een algehele vrijstelling moeten gelden en MLA's zouden soepel moeten worden bekeken.	TUG is voor MLA's meestal niet interessant; een luchthavenregeling is interessanter. Meegenomen in de verdiepende interviews.
Een rapport waarmee aangetoond wordt dat luchtvaart wel of niet verstorend is middels een praktisch experiment waarbij naar de reacties van verschillende diersoorten wordt bekeken op een landend luchtvaartuig. Op basis hiervan kunnen buffergebieden en natuurgebieden worden gerechtvaardigd.	Niet meegenomen, het uitvoeren van een praktisch experiment is buiten de scope van dit project.
Artikel 8 uit Beleidsregel LEO 2019 heeft, op basis van Artikel 21 Besluit burgerluchthavens, alleen betrekking op zweefvliegtuigen.	Niet meegenomen, omdat een ongemotoriseerd luchtvaartuig niet alleen een zweefvliegtuig is. Dit kan ook een zeilvliegtuig zijn of een schermvliegtuig.
Artikelen 11 en 26 uit Beleidsregel LEO 2019 betreffen privaatrecht en gaat de bevoegdheid van GS te buiten.	Wel meegenomen, zie de juridische analyse in paragraaf 6.1.
Artikelen 15 en 27 uit Beleidsregel LEO 2019 zijn onduidelijk en te algemeen.	Niet meegenomen, omdat dit is geregeld via openbare orde en veiligheid toets gemeenten.
Artikelen 19 en 31 uit Beleidsregel LEO 2019 zijn onnodig bezwarend voor ontheffingshouders.	Niet meegenomen, omdat dit is geregeld via openbare orde en veiligheid toets gemeenten.
De gemeente weet bij een generieke TUG-ontheffing niet op welke locaties de helikopters komen te landen, wat een conflict kan opleveren met de openbare orde en veiligheid.	Wel meegenomen, omdat DCMR vooraf toetst met de gemeente of er een generieke TUG-ontheffing mag worden afgegeven. Na afgifte moet de uitvoerder 24u van te voren melden als ervan gebruik wordt gemaakt. In deze tijd kan er een openbare orde toets worden uitgevoerd.
De gemeente kan de regie kwijtraken over waar en wanneer helikopters opstijgen en landen.	Wel meegenomen, omdat DCMR vooraf toetst met de gemeente of er een generieke

Onduidelijkheid, tegenstrijdigheid of suggestie	Status
	TUG-ontheffing mag worden afgegeven. Na afgifte moet de uitvoerder 24u van tevoren melden als ervan gebruik wordt gemaakt. In deze tijd kan er een openbare orde toets worden uitgevoerd.
Het voorstel dat de houder van de ontheffing 24 uur van tevoren doorgeeft welke locatie gebruikt wordt voor stijging of landing van het luchtvaartuig veel te kort is om afstemming met hulpverleningsdiensten en het evenementenbureau te realiseren.	Wel meegenomen, zie de uitkomsten in de verdiepende interviews.

Tabel 5 Overzicht met algemene onduidelijkheden, tegenstrijdigheden of suggesties.

Het grootste gedeelte van de stakeholders vindt dat het **beleid aansluit op hoe het er in de praktijk wordt omgegaan met het opstijgen en landen van terreinen anders dan van luchthavens**. De beleidsregel LEO 2019 geeft een duidelijk kader voor de sector wat de mogelijkheden zijn om gebruik te maken van de TUG-ontheffing. Echter geven de helikopteroperators aan dat de beleidsregels niet compleet in overeenstemming zijn met hoe er in de praktijk gevlogen zou kunnen worden. Door de in de beleidsregel LEO 2019 opgestelde restricties zijn de helikopteroperators regelmatig genoodzaakt een zeer geschikte landingslocatie te negeren en voor een minder geschikte locatie te kiezen. Dit komt door de extra buffergebied rond Natura 2000 gebieden, de afstanden tot woonbebouwing en andere veiligheid limiterende maatregelen met betrekking tot landen en opstijgen van een terrein. Hierdoor zijn helikopteroperators in veel regio's in de provincie beperkt, terwijl er operationeel voldoende ruimte is. Daarnaast, geven zij aan dat het moeilijk te begrijpen is dat er voor luchtvaart een buffergebied geldt en in bepaald gebieden niet geland mag worden terwijl er, bijvoorbeeld, een snelweg dwars door het buffergebied loopt.

Bijna alle stakeholders vinden dat het **beleid uitgevoerd wordt zoals bedoeld in beleidsregel LEO 2019**.

Belangen behartigen

Hierbij is duidelijk een verschil te zien tussen de antwoorden van de gemeenten en de andere stakeholders. **Gemeenten geven aan, met uitzondering van de gemeente Rotterdam en Leiden, dat hun belangen goed worden behartigd in beleidsregel LEO 2019**. Algemene reacties waren:

- “Er zijn geen klachten en we krijgen standaard de mogelijkheid om een aanvraag in te zien en deze te beoordelen”; en
- “De beleidsregel stelt dusdanig regels waar wij ons als gemeente in kunnen vinden en geeft ons de ruimte om aanvullende bezwaren kenbaar te maken”. In advisering op een aantal generieke TUG-ontheffingen heeft de gemeente Rotterdam negatief geadviseerd. Dit advies is niet gevolgd door de DCMR. De gemeente Leiden is van mening dat ze onvoldoende zijn ingelicht en geraadpleegd.

Echter vinden de **aanvragers dat hun belangen niet goed worden behartigd in beleidsregel LEO 2019**. Zo geven zij aan dat de buffergebieden rondom natuurgebieden en woonbebouwing onnodig groot zijn waardoor de locaties die hun klanten graag zouden willen vaak onmogelijk zijn. Ook vinden zij

dat er extra en onnodige beperkingen zijn opgelegd bovenop de landelijk gestelde regelgeving. Hierdoor zijn de landingslocaties in de provincie Zuid-Holland zeer beperkt. Ook verzoeken helikopteroperators of de opties kunnen worden bekeken om meerdere vluchten toe te staan op meer dan 12 dagen per jaar. Zij geven aan dat er met rondvluchten vaak veel minder vluchten worden gerealiseerd binnen 12 dagen dan werkelijk vergund is.

Zweefvliegers zijn van mening dat de provincie niet actief meekijkt met hoe beleidsregel LEO 2019 zou kunnen passen in hun situatie. Zij hebben geen luchthaven nodig, zijn natuurvriendelijk (zie Soesterberg, Terlet, Langeveld en Malden) en voorzien in eigen behoefte.

Welke andere belangen

Op de vraag **welke andere belangen ook moeten worden meegenomen** in de afweging om een TUG-ontheffing te verlenen antwoorden de gemeenten overwegend dat de belangen van omwonenden moeten worden meegenomen. Daarnaast meldt ODH dat Soortenbescherming Wnb moet worden meegenomen en enkele andere stakeholders dat milieu en het gevolg van vliegen hierop moet worden meegenomen in de afweging, vooral in het kader van ongewenste cumulatie van nadelige effecten. Streven naar behoud van Flora en Fauna is goed, maar er moet ook praktisch worden gedacht naar de invulling hiervan. Vanuit de aanvragers heerst het gevoel dat er nu vooral wordt gekeken naar provinciale belangen zoals natuur en milieu.

De KNVVL merkt op dat de belangen van het zweefvliegen nu niet worden meegenomen. Op hun verzoek is de enquête ook opgestuurd naar de Zuid Hollandse Zweefvliegclub. Zij gaven aan dat de provincie moet nagaan of het mogelijk is om een TUG-regeling af te geven op voormalig Vliegkamp Valkenburg om daar vliegactiviteiten toe te staan.

4.4.2 Omgeving

Vrijwel alle stakeholders, inclusief ILT, vinden dat de **afstand tot woonbebouwing van 250 meter bij de verlening van een TUG-ontheffing voldoende** is. Ze geven aan dat dit een veilige afstand is en ook geluidstechnisch lijkt dit geen problemen te geven; er zijn weinig tot geen klachten van bewoners binnen de bebouwde kom. Al geven de aanvragers wel vaak aan dat deze afstand voor paramoteurs en MLA's te veel is. Zelfs voor helikopters, afhankelijk van type en geluidsproductie, is deze afstand genoeg en soms zelfs te veel.

Enkele stakeholders maken hierbij een bezwaar of kanttekening met de volgende reden:

- “Bij de organisatie van een kermis of feesttent wordt er ook geen rekening gehouden met de 250 meter tot woonbebouwing. Een helikopterlanding vindt plaats binnen circa één minuut of minder. Voor één of twee landingen is het hanteren van 250 meter tot woonbebouwing dus niet nodig.”
- “Als helikopteroperators hebben we genoeg procedures en regelgeving opgelegd gekregen hoe er moet worden omgegaan met bebouwing tijdens opstijgen en landen door EASA en de Nederlandse Luchtvaartwet. In de RVGLT is dit geregeld waarin 50 meter tot woonbebouwing is opgenomen. Een extra provinciale beperking is niet gewenst.”

4.4.3 Natuur

Nagenoeg alle stakeholders zijn van mening dat het TUG beleid van de verschillende provincies met betrekking tot natuurbuffergebieden van de wet natuurbescherming op elkaar afgestemd moet worden, helemaal bij aangrenzende provincies. De wet natuurbescherming is landelijk van toepassing, daarom moeten provincies met elkaar goed afstemmen zodat toepassing van de wet overal hetzelfde is. Zo is er meer centralisatie en kan het beleid geharmoniseerd worden. Aanvullend beleid kan dan alsnog door de provincies zelf gemaakt kunnen worden. Eventueel kan dit via het ICL-overleg tot stand komen.

Twee additionele opmerkingen vanuit de belangenorganisaties:

- “In de beleidsregel LEO 2019 is een passage opgenomen dat de KNVVL en AOPA een convenant hebben afgesloten om rekening te houden met de genoemde natuurgebieden. Door in overleg met de betrokken organisaties te treden kunnen knelpunten en aannames weggenomen worden waardoor er veilig en met beleid gevlogen kan worden in de buurt van de genoemde natuurgebieden.”
- “De belangenorganisaties zijn niet tegen regels en beperkingen en denken graag mee. Echter de lappendeken aan beleid in combinatie met het ontbreken van een redelijke wijze om daar goed en permanent bij betrokken te zijn is voor de landelijk opererende bedrijven werkelijk een ernstig probleem. Er worden voor hen zeer belangrijke besluiten genomen waar men maar zeer beperkt blijvend invloed op heeft. Er zijn 12 provincies die beleid maken omtrent de uitvoer en uitwerking van de RBML. Van de gehele sector wordt verwacht om bij twaalf provincies continu betrokken te zijn bij het beleid; inzicht te hebben in de vorming van dat beleid; en invloed uit te oefenen op iets dat voor hen zelf zeer belangrijk is. Dat is redelijkerwijs erg lastig en dit creëert daarmee een ongelijk speelveld.”

Verder is het algemene beeld dat de concentratie van vluchten boven een bepaald gebied goed wordt afgewogen door de Provincie Zuid-Holland. Vooral als de 1.000 meter wordt aangehouden. ODH is van mening dat het vooral voor N2000 gebieden goed is geregeld. De stakeholders zijn het vrijwel unaniem eens dat dit vooral te maken heeft met het overvliegen, wat niet tot de bevoegdheden van de provincie valt. Het luchtruim is in principe vrij. Er zijn restricties betreft CTR's, TMA's, natuurgebieden en vogelgebieden. Dit is duidelijk te zien op de luchtvaartkaart. Het kan interessant zijn om de route toe te voegen aan de TUG-aanvraag, echter is dit veelal niet mogelijk gezien de route niet op voorhand duidelijk is. Veelal, met uitzondering van ODH en enkele gemeenten, zijn de stakeholders ook van mening dat dit geen toegevoegde waarde heeft. Het gaat wederom om luchtzijdig gebruik waar de provincie geen bevoegd gezag over heeft. De operators geven aan dat de route altijd, met het oog op de vliegveiligheid, de keuze moet zijn van dienstdoende piloot. Het is een dynamische wereld, er kunnen veel aspecten veranderen; denk aan de windrichting en nieuwe obstakels. Alle helikopteroperators zijn meer dan bereid om rekening te houden met wensen uit de omgeving. Het is namelijk ook in het belang van vliegers en vliegende bedrijven om overlast te beperken. Tevens is het voor paramoteurs niet mogelijk dit op voorhand te bepalen aangezien dat afhangt van hoe de luchtlagen zijn bij vertrek.

4.4.4 Regels, structuur en samenhang

Het algemene beeld van de stakeholders is dat **gemeenten voldoende zeggenschap** hebben bij de verlening van TUG ontheffingen. Door de aanvraagprocedure kan een gemeente altijd haar bedenkingen in het kader van de openbare orde en veiligheid aankaarten. Uitzonderingen zijn enkele gemeenten die

aangeven dat zij op dit moment niet meer kunnen sturen op veiligheid aangezien ze aan het einde van het traject zitten. Gemeenten die zich willen profileren als een rustige of stille gemeente moeten de ongewenste vluchten kunnen weren. Er is hierover binnen gemeenten ook weinig tot geen kennis.

De helikopteroperators zijn tegen meer zeggenschap vanuit gemeente. Ze zijn als sector bang dat gemeenten willekeurig TUG-ontheffingen zullen afwijzen om de eenvoudige reden dat 'men het nu eenmaal niet wil'. Dit levert dusdanige onvoorspelbaarheid op in het proces en de bedrijfsvoering. Juist hiervoor is het nodig dat de provincie een regierol heeft. Uiteraard kan de gemeente contact opnemen met de helikopteroperators als er met bepaalde aspecten rekening moet worden gehouden, de sector zal hiernaar acteren aangezien het ook in haar eigen belang is.

Over het algemeen staan alle stakeholders positief tegenover meer **samenhang tussen het beleid van de verschillende provincies**. Enkel twee provincies waren niet eens met deze stelling en geven aan dat elke provincie anders is. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bevolkingsdichtheid, geografisch, economische belangen en aantal natuurgebieden. Bovendien geven zij aan dat het een bewuste keuze is geweest van de Rijksoverheid om te decentraliseren zodat regionale aspecten beter meegewogen kunnen worden. De consequentie daarvan is dat er lokale verschillen ontstaan.

De sector geeft aan de andere kant aan dat er nu te veel verschillende regels zijn. Om versnippering in de regeling te voorkomen dient er afgestemd te worden tussen de gemeenten en provincies. Er moet meer samenhang in het beleid van de verschillende provincies komen. Provincies zouden niet moeten gaan over landelijke aspecten, afstemming is minimaal vereist.

Bij een generieke TUG-ontheffing wordt nu een ontheffing voor één jaar afgegeven. Aan de stakeholders is gevraagd of er bezwaar zou zijn om deze **generieke TUG-ontheffing 2 jaar geldigheid** te geven met dezelfde voorwaarden. De meningen zijn hierover erg verdeeld. De gemeenten staan hier overwegend negatief tegenover. In 2 jaar tijd kan de situatie op een bepaalde locatie sterk veranderen, met een 'verouderde' ontheffing tot gevolg. Ook kan een gemeentebestuur de raadsvisie of het collegeprogramma wijzigen in die gestelde periode. Wel zien de gemeenten in dat het een hoop onnodige administratie scheelt. Een optie zou zijn om na één jaar een evaluatie te laten plaatsvinden voor die betreffende locatie. Als de locatie niet meer geschikt is, kan de ontheffing alsnog worden gewijzigd.

Overheidsinstellingen geven aan dat de tijdslimiet met betrekking tot de **meldingsplicht moet worden verlengd naar minstens één werkdag** in plaats van 24 uur van tevoren. Enkele gemeenten geven zelfs de voorkeur aan meer dan één werkdag van tevoren. Dit om een goede toetsing te kunnen doen op openbare orde, veiligheid en beschikbaarheid gebied (situatie ter plaatse). De helikopteroperators en de belangenorganisaties zijn hier veelal geen voorstander van. Enkele redenen die ze hierbij aangeven zijn:

- “Kleine luchtvaart is erg weersafhankelijk. Vooral vanwege het wisselvallige Nederlandse weer en de vereiste weerscondities wordt er pas op het laatste moment besloten of kan worden gevlogen.”
- “Het is niet altijd duidelijk wat de nut en noodzaak is van de melding.”
- “We leven in een 24/7 maatschappij met 7 dagen in de week.”

- “Het idee van de generieke TUG-ontheffing is om in incidentele gevallen snel te kunnen acteren zonder al te veel administratieve afhandelingen; in dit soort gevallen is 24 uur al een uitdaging.”
- “De impact van één of twee landingen is slechts zeer gering en kortdurend. Een helikopterlanding vindt plaats binnen een minuut en biedt niet meer overlast of impact op de omgeving dan het overvliegen van hetzelfde gebied. Een serieuze afweging ten aanzien van openbare orde en veiligheid of omgeving is daarvoor niet benodigd. Daarom pleiten wij ervoor om de 24 uur aan te houden en niet over te gaan op een werkdag.”

Over het algemeen geven stakeholders aan dat ze het goed zouden vinden als de verantwoordelijkheid over **het luchtruim en het landen en opstijgen onder één bevoegd gezag** zou vallen. Dit zorgt voor meer duidelijkheid en minder verschil tussen het beleid van de provincies. De stakeholders gaan hierbij wel uit van het feit dat dan alle bevoegdheden onder het Rijk zullen vallen.

Het ILT heeft kennis van de luchtvaart en voldoende expertise om ook beoordelingen te maken voor wat betreft het gebruik van landingsterreinen. Dit zou het orgaan moeten zijn voor alle activiteiten met betrekking tot luchtvaart, ook voor het landen en het opstijgen buiten luchthavens.

Wanneer een TUG-ontheffing verleend is dient de gezagvoerder tijdens de uitvoering van de vlucht een **schriftelijke toestemming van de eigenaar van de grond** bij zich te dragen. Het overgrote deel van de stakeholders heeft geen bezwaar tegen deze eis. Echter geeft men wel aan dat dit in principe bij de aanvraag al geregeld is. De stakeholders zijn het erover eens dat de toestemming vooraf wel geregeld moet zijn. Of dat bij de aanvraag wordt geregeld of dat de gezagvoerder de toestemming bij zich moet dragen is van secundair belang. Tevens werd de opmerking geplaatst dat dit de bevoegdheid van GS te buiten gaat aangezien het privaatrecht is.

5 Uitwerking verdiepende interviews

Op basis van de resultaten van de schriftelijke enquête zijn er verdiepende interviews geweest met een selectie van de stakeholders. De resultaten van de verdiepende interviews zijn middels een stakeholder analyse uiteengezet in paragraaf 5.1.

5.1 Stakeholder analyse

In Tabel 6 zijn alle stakeholders per type weergegeven die deel hebben genomen aan een verdiepend interview. Deze selectie is samengesteld op basis van de meest relevante antwoorden die gegeven zijn tijdens de schriftelijke enquête en op advies van DCMR.

Gemeenten	Provincies	Aanvragers	Belangenorganisaties	Overige
Rotterdam	Noord-Holland	Ryfas	KNVVL afdeling paramotor	ODH
Noordwijk	Utrecht	PrinceHeli	KNVVL luchtruim	DCMR
Westvoorne	Noord-Brabant		AOPA	
Krimpenerwaard			JHP	
Leiden			NACA	

Tabel 6 Overzicht van gecontacteerde stakeholders voor de verdiepende interviews.

5.1.1 Gemeenten

Algemeen

Gemeenten geven meestal positief advies op de TUG-aanvragen die binnen komen en wijzen de TUG-aanvraag niet af op grond van openbare orde en veiligheid. Zij geven echter aan dat ze regelmatig aanvragen krijgen waarbij de melding kort van tevoren gebeurt en in sommige gevallen zelfs te laat. Gemeenten geven in de gesprekken aan dat zij de **meldingsplicht van 24 uur** voor aanvang van de vlucht bij een generieke TUG-ontheffing een belangrijk punt vinden. Gemeenten zien liever dat de meldingen eerder gebeuren dan 24 uur; minimaal één werkdag van tevoren. Op deze manier kan de gemeente tijdig een toets op de openbare orde en veiligheid uitvoeren en blijft het proces werkbaar voor elke partij. Dit geldt voornamelijk voor de grotere gemeenten. Er is in de provincie Zuid-Holland een duidelijk verschil tussen kleinere en grotere gemeenten zoals Rotterdam, Den Haag en Leiden. Bij de gemeenten is te zien dat de relatief kleinere gemeenten vaak één contactpersoon hebben voor luchtvaart en alles via deze persoon loopt terwijl bij de grotere gemeenten meerdere mensen betrokken zijn bij een dergelijke TUG-aanvraag. Hierdoor is het lastig om alle medewerkers tijdig te informeren en een check op openbare orde en veiligheid uit te voeren als een melding 24 uur van tevoren of later binnenkomt. In een drukke stad kan dit leiden tot problemen en vereist dit meer communicatie. Naast een openbare orde en veiligheid toets zou er een openbare ruimte check gedaan moeten worden adviseren gemeenten. Dit zodat er met zekerheid gesteld kan worden dat er geen werkzaamheden plaatsvinden of de locatie tijdelijk gestremd is.

Tevens is er in **dichtbevolkte gemeenten** soms minder openbare ruimte beschikbaar vanwege de vele woningen, werkzaamheden, bouwplaatsen, bedrijven, industrie, scholen, ziekenhuizen,

bejaardentehuizen en evenementen. De verwachting van deze grotere gemeenten is dat op alle vlakken de openbare orde ernstig wordt verstoord indien er een landing van een helikopter of luchtvaartuig plaatsvindt. Ook hebben sommige van deze grotere gemeenten aandacht voor de parken en het groen waardoor zij geen ontheffingen willen afgeven ter bescherming van deze parken. De relatief kleinere gemeenten geven aan dit niet als probleem te ervaren en ondersteunen de recreatie in de omgeving.

De gemeenten behartigen de belangen van de burgers. Over het algemeen krijgen de gemeenten weinig **klachten** binnen **van omwonenden**. Indien er wel klachten worden ontvangen betreffen deze meestal informatie over één bepaalde activiteit, de duur ervan, en of het toegestaan is. Ook komen er zo nu en dan klachten over privacy in het buitengebied binnen; mensen voelen zich bekeken of ervaren lawaai en overlast als ze in de tuin zitten. Naast klachten over kleine luchtvaart komen er ook regelmatig klachten over grote luchtvaart binnen. Dit gaat voornamelijk over het overvliegen waar zowel de gemeente als de provincie geen bevoegd gezag voor zijn.

DCMR kan helpen om klachten voorkomen door **beter informatievoorziening**. Door bijvoorbeeld meer te communiceren over hoe luchtvaart in het algemeen werkt, wat kleine luchtvaart inhoudt, hoe en waar er wordt gevlogen, wie er bevoegd gezag is en waar alle informatie te vinden is. Ook hebben gemeenten hier baat bij zodat ze duidelijke terugkoppeling kunnen geven aan omwonenden en burgers. Gemeenten geven aan dat zij graag terugkoppeling vanuit DCMR ontvangen op reguliere basis over aantallen en soorten klachten, bijvoorbeeld door het aanleveren van een jaarrapport over het aantal klachten en soorten TUG-aanvragen. Voor burgers is het over het algemeen onduidelijk waar zij naartoe kunnen met klachten. Een centraal orgaan zou hier een oplossing kunnen bieden.

Bij gemeenten zijn er soms **onduidelijkheden omtrent het handhaven van Beleidsregel LEO 2019**. Het handhaven is moeilijk op kleine luchtvaart; er kan middels een TUG-ontheffing worden opgestegen in de gemeente Brielle terwijl de vlucht plaatsvindt boven de gemeente Westvoorne. Het achterhalen van de origine van de vlucht is lastig.

Omgeving

Gemeenten geven aan dat ze graag de **omwonenden willen informeren als er vliegbewegingen plaatsvinden**, de meldingsplicht van 24 uur maakt dit lastig. Daarnaast vinden sommige gemeenten dat het belang van de omwonenden nog onvoldoende wordt meegenomen. Ze geven aan dat er geen vaste klagers of melders zijn. Gemeenten zijn lang niet altijd op de hoogte over klachten binnen hun gemeenten. Zij geven aan graag terugkoppeling van DCMR te willen ontvangen omtrent het klachtenpatroon, bijvoorbeeld door middel van een samenvatting per gemeente. Zo zijn gemeenten meer bewust van wat er speelt in de omgeving en kunnen zij de belangen van de burgers beter behartigen.

Gemeenten zijn geen voorstander van een aanpassing van de 250 meter afstand tot woonbebouwing. Zij verwachten dat dit weinig tot geen invloed heeft op hinderbeleving. Als de afstand groter wordt zijn er bijna geen geschikte locaties meer om op te stijgen en te landen, maar als de afstand kleiner wordt dan

komt er wellicht meer overlast. Gemeenten zijn het ook unaniem eens dat er geen onderscheid tussen type luchtvaartuigen moet worden gemaakt, dit zorgt voor alleen maar meer onduidelijkheid. Ook is er bij de gemeenten **geen weet van cumulatie van nadelige effecten**² in de nabije omgeving. Zij geven aan dat de meeste helikopteroperators zich hiervan bewust zijn en dit zo veel mogelijk proberen te mijden door route gebruik te spreiden.

Natuur

Gemeenten geven aan dat het **natuurbeleid is afgestemd** met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Hierin is onder andere afgestemd dat er op een bepaalde hoogte boven Natura-2000 gebieden gevlogen moet worden en dat er niet gevlogen mag worden boven stiltegebieden.

Regels, structuur en samenhang

Gemeenten zijn het erover eens dat **eenduidigheid in regels en structuur gewenst is**. Hierin maakt het voor de gemeenten niet uit of het rijk of de provincie bevoegd gezag is. Ze geven aan dat het vermoedelijk meer eenduidigheid is als het naar het rijk gaat, echter als het provinciaal geregeld voorkom je niet dat elke provincie een apart beleid heeft. Het zorgt daarentegen wel dat er meer rekening wordt gehouden met de lokale situatie. Een centraal/landelijk orgaan om vragen te stellen/te klagen zou wel nuttig zijn.

Over het algemeen zijn de gemeenten van mening dat de **burgemeesters voldoende zeggenschap** hebben. Wel zijn er gemeenten die meer beperkingen willen opleggen voor de kleine luchtvaart en het verlenen van een TUG-ontheffing door DCMR. Zo is de Rotterdamse Raad van mening dat de flora en fauna zeer belangrijk is in de stad, dit betreft geen Natura-2000 gebied en kan hier dus geen extra beperking opgelegd worden. Voor dit soort gemeenten kan de toevoeging van een flora en fauna toets helpen om hierop te kunnen sturen. Wel kan door het geven van meer zeggenschap aan burgemeesters een versplinterde indruk worden gegeven door verschillende overheidsorganen.

Een deel van de gemeenten kan zich erin vinden als de duur van de **generieke TUG-ontheffing verlengd wordt van één jaar naar twee jaar**. Dit geldt voornamelijk voor de relatief kleinere gemeenten. Wel geven deze kleinere gemeenten aan dat er na het eerste jaar een tussentijdse evaluatie plaats moet vinden waarbij indien nodig wijzigingen in de ontheffing worden doorgevoerd. De grotere gemeenten geven aan dat het beter is om per jaar de aanvraag te herzien om bedenkingen te verwerken. In deze gemeenten gaan veranderingen van openbare ruimte erg snel. Het is dan ook moeilijk te zeggen hoe een terrein zich ontwikkelt in twee jaar tijd.

5.1.2 Provincies

Algemeen

Er zijn duidelijke **verschillen maar ook overeenkomsten tussen het TUG-beleid** van de verschillende provincies. Door de keuze die destijds is gemaakt in het RBML door het Rijk is de consequentie dat dat er verschil is tussen het TUG-beleid van de provincies. Samenhang op bepaalde aspecten van het TUG-beleid is wenselijk ook al zijn de belangen van elke provincie soms anders. Dit komt doordat sommige

² de nadelige gevolgen van het gebruik van in elkaars nabijheid gelegen terreinen voor het landen of opstijgen.

provincies al veel lawaai ervaren van infrastructuur en grote luchtvaart, een TUG-ontheffing voor kleine luchtvaart kan hierdoor voor extra overlast zorgen. Het beleid is ook afhankelijk van de politiek in de verschillende provincies waarbij vliegen soms gevoelig ligt in bepaalde fracties.

De meeste provincies zien de economische meerwaarde in het afgeven van een TUG-ontheffing voor de lokale maatschappij .

Omgeving

De **provincies gaan verschillend om met de 250 meter afstand tot woonbebouwing**. In de provincie Utrecht wordt geen afstand tot woonbebouwing gehanteerd maar een geluidsnorm die de afstand tot woonbebouwing bepaald. In de provincie Noord-Brabant wordt er echter 50m gehanteerd zoals ook in RVGLT staat.

Natuur

Elke **provincie heeft andere regels en hanteert andere buffergebieden om Natura-2000 gebieden**. De provincie Utrecht hanteert voor de afstand tot Natura-2000 gebieden een geluidsnorm waarmee moet worden aangetoond dat de stilte in de kern van het gebied niet wordt aangetast. In het ICL is besproken om hierin één lijn te hanteren als provincies, toch is deze lijn niet doorgezet door de individuele provincies. In het ICL is er nooit gesproken hoe er moet worden omgegaan met het verlenen van TUG-ontheffingen op grondgebied van de provincie zelf waar een buffergebied van een andere provincie ligt. Dit zorgt voor inconsistentie en onvoorspelbaarheid voor helikopteroperators.

Soortenbescherming is een generieke plicht van een provincie. De provincie Noord-Holland heeft daarom een clause opgenomen in het TUG-aanvraag formulier waarbij de aanvrager moet aangeven dat er een toetsing van de effecten is uitgevoerd door de Omgevingsdienst.

De provincies geven aan dat de **cumulatie van nadelige effecten verwerkt zit in de 1.000m** tussen de verschillende TUG-locaties. Bovendien geven ze aan dat de cumulatie voornamelijk plaatsvindt in het luchtzijdige deel waar de provincie geen bevoegd gezag voor is.

Regels, structuur en samenhang

De provincies zijn van mening dat **gemeenten voldoende zeggenschap hebben** op het gebied van openbare orde en veiligheid en in het kader van ruimtelijke ordening. Als er gekozen wordt voor nog meer lokaal zeggenschap dan ontstaat er nog meer versnippering van regelgeving.

5.1.3 Aanvragers

Algemeen

De aanvragers geven aan dat ze voornamelijk **positief zijn over de samenwerking met de provincie Zuid-Holland**; er is een menselijke benadering vanuit de provincie en de uitvoerende organisaties. Wel vinden de aanvragers dat sommige beleidsregels omtrent TUG-ontheffingen in verschillende provincies erg streng zijn. Het is voor de aanvragers niet altijd duidelijk wat de richtlijnen per provincie zijn. De aanvragers hebben te maken met verschillende wetgeving, Europees, landelijk en lokale wetgeving. Hierdoor is het soms moeilijk te overzien welke regels er gelden. In het RBGLT wordt

bijvoorbeeld 50 meter tot woonbebouwing gehanteerd en in Beleidsregel LEO 2019, 250 meter. De aanvragers betwijfelen of deze extra beperkingen echt nodig zijn. De Wet Luchtvaart zit wat hen betreft goed in elkaar en daarbij was het de bedoeling om met de invoering van de RBML alle wetgeving te simplificeren, maar het is alleen maar complexer geworden. Een deel van deze bevoegdheden ten aanzien van landelijk opererende helikopteroperators zou beter op zijn plaats zijn op Rijksniveau. De decentralisatie van luchtvaartbevoegdheden naar de twaalf provincies levert in toenemende mate onwerkbaar situaties op. Tevens geven de aanvragers aan dat er in enkele provincies leges worden gerekend wanneer een TUG-aanvraag wordt gedaan. Dat maakt de bedrijfsvoering voor hen niet meer rendabel.

De helikopteroperators willen extra benadrukken dat zij uitvoerend zijn in opdracht van klanten. Zij **vragen een TUG-ontheffing aan op verzoek van de klant** die dit nodig heeft op een bepaalde locatie. Enkele voorbeelden van verzoeken van klanten zijn: handhavingsvluchten in opdracht van Rijkswaterstaat, inspectievluchten voor ProRail, inspectievluchten van het hoogspanningsnet in opdracht van Tennet, spoedvluchten voor orgaantransport, inspectievluchten bij stormschade voor verzekeraars, rondvluchten voor op een kermis, vervoer van personen of vluchten ten behoeve van grote evenementen voor televisie.

Wat helikopteroperators opmerken is dat schermvliegers vaak voor dezelfde locaties TUG-ontheffingen aanvragen. Helikopteroperators kunnen hierdoor geen gebruik meer maken van deze locaties terwijl de schermvliegers lang niet altijd gebruik maken van deze locaties. Daarom zijn helikopteroperators van mening dat het **commerciële belang moet worden meegewogen in het wel of niet afgeven van een TUG-ontheffing** op deze zelfde locaties.

Omgeving

De aanvragers geven aan dat **250 meter afstand tot woonbebouwing eigenlijk te veel is**. Over het algemeen zijn ze van mening dat de richtlijn niet veranderd moet worden. Dit geldt uiteraard voor een aanpassing naar meer dan 250 meter, maar ook voor een aanpassing naar minder dan 250 meter. De aanvragers zijn bang dat er dan meer geklaag plaats zal vinden waar zij zeker ook geen baat bij hebben. Echter zou er wellicht iets soepeler met deze eis kunnen worden omgegaan aangezien aanvragers soms geschikte locaties niet kunnen gebruiken terwijl dit wel veiligere locaties zijn. Door hier soepeler mee om te gaan ontstaat er ook betere spreiding van vluchten. Het kan zelfs voorkomen dat het qua veiligheid en geluidshinder beter is om eenzelfde locatie meerdere keren te gebruiken ondanks dat deze is vol gevlogen. Nu is dit niet mogelijk en moet er een ander veld gekozen worden dat minder geschikt is.

Natuur

Doordat de natuurwetgeving en richtlijnen steeds strenger worden maakt het de **bewegingsvrijheid voor helikopteroperators heel klein**. De piloot moet te allen tijde een veilige route bepalen conform alle wetten en regels die er zijn. Als de bewegingsvrijheid steeds beperkter wordt kan het zijn dat piloten noodgedwongen besluiten moeten nemen die minder wenselijk zijn vanuit veiligheidsoogpunt. Hierdoor ontstaat er geconcentreerde geluidshinder en dus meer geconcentreerde klachten vanuit omwonenden.

Sommige geschikte **locaties worden onnodig beschermd door buffergebieden en 1.000 meter afstand** waardoor er minder geschikte locaties overblijven. Daarbij komt dat deze dan snel volgeboekt en oninteressant zijn omdat er veel cumulatie van nadelige effecten kan ontstaan. De Natura-2000 gebieden hebben een gebiedsgrens waar een drukke snelweg langs kan liggen. Dit terwijl hier geen TUG-ontheffing mag worden aangevraagd, omdat dit in een buffergebied van een Natura-2000 gebied ligt. Het zou aanvragers helpen als er een **interactieve TUG-kaart** beschikbaar zou komen waarmee makkelijker een check uitgevoerd kan worden voor het aanvragen van een locatie. Op dit moment zijn de beschikbare kaarten op de website van de provincie Zuid-Holland slecht leesbaar.

Regels, structuur en samenhang

De aanvragers zijn het allemaal eens dat er **meer samenhang en uniformiteit moet komen tussen het TUG-beleid van de verschillende provincies** om zo duidelijkheid te creëren. Echter moet het niet zo zijn dat de regels nog strenger worden. Steeds meer partijen hebben zeggenschap en dat maakt het steeds complexer om te toetsen of je wel of niet mag opstijgen en landen op een bepaalde locatie.

De aanvragers geven aan dat het **onnodig is om ook nog de burgemeesters meer zeggenschap te geven**; een toets op openbare orde en veiligheid is voldoende. Als er teveel stakeholders worden betrokken in het proces zorgt dit voor een verdeelde verantwoordelijkheid.

De aanvragers streven naar een pragmatische aanpak die werkbaar is. Ze zijn van mening dat de **meldingsplicht van 24 uur van te voren voldoende** moet zijn aangezien ze soms zelf relatief kort van te voren weten of er gevlogen kan of moet worden. Het nut van de generieke TUG-ontheffing is juist dat er relatief last-minute besloten kan worden om gebruik te maken van de ontheffing. Bovendien geven ze aan dat we tegenwoordig in een 24/7 maatschappij leven en dat het niet meer van deze tijd is om één werkdag te hanteren voor meldingsplicht. Dit zou namelijk betekenen dat als er op zaterdag een opdracht binnenkomt voor zondag deze niet kan worden uitgevoerd.

5.1.4 Brancheorganisaties

Algemeen

De brancheorganisaties geven aan dat zij goede ervaring hebben met provincie Zuid-Holland. Er is duidelijk veel kennis en kunde aanwezig. Het **TUG-beleid van de provincie Zuid-Holland is duidelijk**, maar met twaalf verschillende provincies eigen TUG-beleid hanteren als uitwerking van de RBML kan er niet van de helikopteroperators of recreatieve vliegers verwacht worden dit allemaal bij te kunnen houden. Ook van de vertegenwoordigers van de kleine luchtvaart kan niet worden verwacht inzicht te hebben in de vorming van dat beleid en invloed uit te oefenen op iets dat voor hen zelf zeer belangrijk is. Dit creëert daarmee voor hen een ongelijk speelveld waarin zij centrale regie missen. Luchtvaart wordt steeds meer Europees en internationaal geregeld middels ICAO en EASA. Decentraliseren op nationaal niveau staat hier dan ook haaks op en zorgt voor onduidelijkheid. Het voorstel is dan ook om het weg te halen bij provincies en terughalen naar het Rijk.

De brancheorganisaties vinden het een goede zaak dat er in **provincie Zuid-Holland geen leges worden gevraagd** om een TUG-aanvraag in behandeling te nemen in tegenstelling tot sommige andere provincies. Het vragen van leges maakt het voor de aanvrager (zowel helikopteroperators als recreatieve gebruikers) praktisch onmogelijk en niet rendabel om een TUG-ontheffing aan te vragen.

Ook zijn de belangenorganisaties van mening zijn dat **voor de paramotors een algehele vrijstelling zou moeten gelden en voor MLA's een soepelere regeling moeten worden opgesteld**. Paramotors, voetstarters en trikes moeten uit het TUG-beleid worden gehaald, net zoals ballonvaarders. Dit moet lokaal geregeld kunnen worden bij de gemeenten door middel van het aanvragen van een Verklaring van Geen Bezwaar.

Op dit moment worden er geen aanvragen gedaan voor MLA's in de provincie Zuid-Holland. De verklaring hiervoor is simpel; er is voor een MLA een landingsterrein en opstijgterrein nodig, dit kan niet zomaar vanaf elk grasveld. Er zijn investeringen nodig in een veld om deze geschikt te maken voor het gebruik van MLA's. Daarom zullen zij eerder een luchthavenregeling aanvragen voor een bepaald veld dan een TUG-ontheffing.

Omgeving

De paramotor en MLA aanvragers geven aan dat **250 meter afstand tot woonbebouwing eigenlijk te veel is**. Voor helikopters zou het duidelijker zijn als de afstand wordt bepaald aan de hand van het type en de geluidsproductie hiervan. Over het algemeen zijn ze van mening dat de richtlijn niet veranderd hoeft te worden.

Wanneer er sprake zou kunnen zijn van **cumulatie van nadelige effecten** in geval van bijvoorbeeld een rondvlucht, zou DCMR in overleg moeten treden met de TUG-aanvrager zodat deze rekening kan houden met de omgeving. Brancheorganisaties zijn van mening dat het implementeren van een menselijke factor en het bekijken per TUG-aanvrager het proces eerlijker zou maken. De provincie en de gemeenten zijn namelijk niet verantwoordelijk voor het luchtruim en dat zou ook zeker niet moeten veranderen. De piloot is verantwoordelijk voor de route en vliegveiligheid is hierin het belangrijkste.

De perceptie van een helikopter voorafgaand aan het geluid is veelal heftiger dan het daadwerkelijke geluid en de duur van het geluid. De **250 meter tot woonbebouwing** voor de TUG-ontheffing is dan ook niet redelijk volgens de brancheorganisaties. Een helikopterlanding vindt plaats binnen circa één minuut of minder en staat niet gelijk aan de 250 meter tot woonbebouwing.

Natuur

Het beheren van natuurgebieden zou niet door iedere provincie separaat moeten worden gedaan. Hierdoor ontstaat een onsamenhangend beleid. Natuurgebieden houden namelijk niet op bij de provinciegrenzen dus afstemming is minimaal vereist. Het centraal organiseren is meer voor de hand liggend. Hetzelfde geldt voor de buffergebieden van de natuurgebieden, elke provincie hanteert andere afstanden. **Provincies zouden deze buffergebieden niet zelf moeten vaststellen**, maar dit moet integraal geregeld en gestandaardiseerd worden.

Regels, structuur en samenhang

Over het algemeen pleiten de brancheorganisaties voor **meer centralisatie, meer samenwerking via ICL en meer samenhang in regelgeving en het TUG-beleid**. De provincie Zuid-Holland moet de regierol oppakken waarin de communicatielijn duidelijk moet zijn voor alle stakeholders. De provinciale TUG-

beleidsregels zijn ervoor om hier regie op te voeren en een lappendeken van afwijkend beleid te voorkomen.

Meer zeggenschap geven aan gemeenten of burgemeesters staat hier dan ook haaks op. Ook heerst er een angst dat **meer zeggenschap bij gemeenten kan leiden tot meer beperkingen voor de sector**. Tevens geven ze aan dat er bij gemeenten relatief weinig kennis is over luchtvaart. De provincie moet duidelijk maken wat het kader is voor gemeenten, namelijk openbare orde en veiligheid. Uiteraard kan er per gemeente rekening worden gehouden met TUG-aanvragen door in gesprek te gaan met de sector. De sector is meer dan bereid rekening te houden met bepaalde gebieden gezien dit ook in hun belang voorziet.

Zoals eerder al door andere stakeholders gemeld is, is het **niet altijd mogelijk om 24 uur van tevoren een melding** te doen. De sector is voornamelijk afhankelijk van het weer waardoor zelfs 24 uur van tevoren dit lastig in te schatten is. Dit geldt in het bijzonder voor de luchtvaart paramotorvliegen. Deze vliegers weten soms pas één uur van tevoren of er gevlogen kan worden. Voor helikopteroperators is het soms ook niet mogelijk om dit eerder dan 24 uur te melden omdat er spoed aanvragen binnen kunnen komen van klanten. Dit zijn over het algemeen vluchten met een maatschappelijk aard, zoals orgaan transport of schade inspecties na een storm. In alle gevallen is er altijd contact tussen uitvoerder (gezagvoerder) en grondeigenaar om zeker te stellen dat er veilig gestart en geland kan worden.

5.1.5 Overige

Algemeen

Er is **goed contact tussen de DCMR en ODH** over de relatie tussen het verlenen van TUG-ontheffingen en de Wet Natuurbescherming. Mocht er onverhoopt toch onduidelijkheid zijn dan wordt er altijd contact opgenomen door beide partijen.

Omgeving

Geen specifieke mening over afstanden tot woonbebouwing.

Natuur

De **natuurbescherming richt zich uitsluitend op de N2000-gebiedenbescherming**. Ook de soortenbescherming van de Wet Natuurbescherming kan in de gehele provincie Zuid-Holland relevant zijn voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen. Daarbij moet wel gezegd worden dat het luchtvaartuig afhankelijk is, vogels reageren bijvoorbeeld eerder op snelle bewegingen. ODH geeft aan dat de buffergebieden en het broedseizoen belangrijk zijn om als uitgangspunt te hanteren bij het verlenen van een TUG-ontheffing. Het heeft vooral te maken met de frequentie van vluchten en niet per se met hoogte ervan. ODH weet van bepaalde locaties dat er geen probleem is om een TUG-ontheffing te verlenen ondanks dat het aan de rand van een buffergebied of natuurgebied ligt. De kans is dan vaak groot dat na korte check deze aanvragen goedgekeurd kunnen worden.

Regels, structuur en samenhang

De **Wet natuurbescherming is landelijk van toepassing en daarom moeten provincies onderling goed afstemmen** zodat toepassing van de wet overal hetzelfde is. Ook de problematiek van de

gebiedenbescherming en de soortenbescherming met betrekking tot de TUG-ontheffing speelt in elke provincie een rol. Echter is het gebiedsafhankelijk (in relatie tot diersoorten en vogelsoorten) hoe er in de provincie wordt omgegaan met het verlenen van een TUG-ontheffing. Centralisatie van al deze informatie zou kunnen helpen voor zowel aanvragers, gemeenten en brancheorganisaties. Op de interactieve TUG-kaart en Natura-2000 kaart kan er gecheckt worden of er wel of niet gevlogen mag worden. Het uitvoeren van een volledig ecologisch onderzoek is te duur en kost teveel tijd. Een suggestie zou kunnen zijn dat er in het beleid wordt opgenomen dat er bij een bepaald aantal vliegbewegingen een ecologische toets dient te worden uitgevoerd.

DCMR is voorstander van het **verlengen van de geldigheid van de generieke TUG-ontheffing van één jaar naar twee jaar**. De voorwaarden hiervoor blijven gelijk. Zij geven aan dat zolang Beleidsregel LEO 2019 niet verandert er niks verandert in de opeenvolgende jaar. Dit scheelt voor DCMR een hoop onnodige administratie.

ODH heeft daarentegen echter liever een zo kort mogelijke geldigheid van de generieke TUG-ontheffing. Zij geven als reden aan dat het gedrag van dieren per dag kan verschillen en dat de natuur op bepaalde locaties in twee jaar tijd enorm kan veranderen. Een overweging zou voor hen wel zijn als er na één jaar een evaluatie zou worden uitgevoerd in relatie tot de Wet Natuurbescherming.

6 Technische analyse

Beleidsregel LEO 2019 is in dit onderzoek ook getoetst op technische juistheid. De technische analyse hiervan is opgedeeld in twee onderdelen; een juridische analyse (6.1) en een tekst en structuuranalyse (6.2).

6.1 Juridische analyse

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2 is er verschillende regelgeving van toepassing op Beleidsregel LEO 2019. Daarnaast zijn bepaalde wetten en regels op een andere manier vertaald in de beleidsregel dan deze geformuleerd staan in de wet. De Beleidsregel LEO 2019 is nagelopen op juridische juistheid en actualiteit³. De verdere toetsing van de beginpuntanalyse (bijlage A 1) is per onderwerp uiteengezet in Tabel 7. De punten uit de beginpuntanalyse zijn aangevuld met additionele kwesties uit de resultaten van de schriftelijke enquête (4) en de verdiepende interviews (5).

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
<p>Gezagvoerder draagt schriftelijke toestemming eigenaar bij zich.</p> <p>NACA draagt aan dat het hier gaat om privaatrecht en adviseert om het voorschrift te verwijderen.</p> <p>PZH stelt als eis: Een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing wordt alleen verleend indien de rechthebbende op het terrein schriftelijk heeft ingestemd met het gebruik van het terrein voor het landen of opstijgen.</p> <p>Tevens staat in het aanvraagformulier onder J (Toe te voegen bijlagen): Bewijs van toestemming van de rechthebbende van het terrein.</p> <p>In de toelichting staat: Met het gebruik van een terrein voor het landen of opstijgen met luchtvaartuigen in het kader van een aanvraag om een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing moet de rechthebbende op dat terrein schriftelijk hebben ingestemd. Deze eis kan worden gesteld,</p>	<p>Dat de afspraak tussen rechthebbende (dat kan de eigenaar, pachter of huurder van het terrein zijn) een privaatrechtelijk kwestie is, mag juist zijn, maar dat neemt niet weg dat de vergunningverlener er zich van mag vergissen dat de ontheffing die zij verleend bestemd is voor een specifiek aan te duiden terrein en er later geen misverstanden kunnen ontstaan over de vraag of de aanvrager van de TUG-ontheffing inderdaad rechtmatig van dat terrein gebruik mag maken. Het gebeurt in de praktijk wel vaker dat naast een publiekrechtelijke vergunning tevens een privaatrechtelijk instemming moet worden verkregen om van een vliegveld gebruik te mogen maken. Denk aan burgermedegebruik van een militair vliegveld. Dat de gezagvoerder altijd de schriftelijke toestemming van de eigenaar van de grond bij zich draagt is misschien wenselijk (de gezagvoerder kan daarmee tijdens een controle in het veld discussie voorkomen), maar het lijkt een overbodige eis aangezien de toestemming van de eigenaar impliciet wordt geacht te zijn gegeven door de afgifte van de TUG-ontheffing. Zonder instemming van de rechthebbende op de grond wordt door de provincie geen ontheffing verleend.</p> <p><u>Findconclusie:</u> de passage kan weg, als er vooraf toestemming is</p>

³ De juridische analyse is gedaan door Ronald Schnitker. Hij is luchtvaart jurist en voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) maar bovenal gerechtelijk deskundige en in welke hoedanigheid hij geen 'vooringenomen' standpunt/overtuiging heeft t.a.v. van advisering over juridische thema's. Hij staat ingeschreven bij het Landelijk Register Gerechtelijk Deskundigen (LRGD) en leeft artikel 2 van de gedragscode LRGD na, hetgeen inhoudt dat hij zich bij de uitvoering van de opdracht steeds opstelt als een onafhankelijk, onpartijdig, zorgvuldig, vakbekwaam en integer deskundige. Tevens houdt zijn voorzitterschap bij de KNVvL binnenkort op.

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
<p>omdat de locatie bij de aanvraag om zo'n TUG-ontheffing bekend moet zijn.</p>	<p>overhandigd (bij de aanvraag bijv.). Dan voer je als provincie dit beleid.</p>
<p>Buffergebieden van Wet Natuurbescherming. Elke provincie bepaalt buffergebieden zelf. Als een andere provincie een TUG verleend binnen een buffergebied van een andere provincie, hoe moet hiermee omgegaan worden? Voorbeeld: Brabant verleent een TUG-ontheffing op hun eigen grondgebied, maar die wel binnen een buffergebied van de provincie Zuid-Holland valt. Dit is besproken in het ICL, daar waren geen problemen. Maar mag PZH iets zeggen over buffergebieden van andere provincies?</p>	<p>Een provincie is zelfstandig bevoegd om haar eigen luchtvaartbeleid binnen de provincie vast te stellen. Het vaststellen van buffergebieden die over een andere provincie komen te liggen zijn activiteiten die feitelijk of wat betreft hun gevolgen grensoverschrijdend zijn. Dit vraagt om grensoverschrijdende samenwerking en -afspraken.</p> <p><u>Findconclusie:</u> Geen reden om dit artikel aan te scherpen, wellicht kan in de toelichting worden aangevuld.</p>
<p>Burgemeester inlichten bij generieke TUG-ontheffing en Burgemeesters meer zeggenschap in het algemeen. Overleg met Burgemeester heeft geen meerwaarde en kan uit het beleid worden gehaald. Hoe is dit gedefinieerd vanuit de wet?</p> <p>Enkele burgemeesters willen meer zeggenschap over waar mag worden gestart en geland met een luchtvaartuig buiten een luchthaven. In welke hoedanigheid speelt dit een rol in de omgevingswet? Misschien willen ze meer inzicht in de openbare orde verstoring/veiligheid.</p>	<p>Gezagvoerder kan aan de hand van de feiten en omstandigheden het beste beoordelen of een vlucht veilig kan worden uitgevoerd. Dit neemt niet weg dat het wenselijk is dat de burgemeester via de bestuurlijke lijn door GS wordt ingelicht over een te verstrekken of een reeds verstrekte TUG-ontheffing, opdat de burgemeester, verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid in zijn gemeente, weet wat er in zijn gemeente gebeurt of staat te gebeuren.</p> <p><u>Findconclusie:</u> Moet worden nagedacht op welke wijze het inlichten moet gebeuren</p>
<p>Aanvrager van de TUG-ontheffing. Beperkingen t.a.v. de aanvraag (machtiging). Het valt niet te verifiëren of een partij gezagvoerder, houder van een luchtvaartuig of luchtvaartmaatschappij is. Gebleken is dat partijen die veelvuldig aanvraag doen nog altijd gebruik maken van luchtvaartuigen van derden. Met het opheffen van gedetailleerde informatie in het luchtvaartregister van ILT (zoals eigendom) is ook niet te achterhalen of paramoteurs de houders zijn van hun paramotor. Gaat PZH hier wel over?</p> <p>DCMR gaat hier soepel mee om. TUG is uitwisselbaar</p>	<p>Nu wordt gesproken over de gezagvoerder, de eigenaar of de luchtvaartmaatschappij. Dit is niet dekkend. Beter was het geweest als gekozen zou zijn voor de bewoordingen: de gezagvoerder en de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig (vgl. oud art. 34 Luchtvaartwet). De eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig kan een luchtvaartmaatschappij zijn, maar het luchtvaartuig kan evengoed privé-eigendom zijn of eigendom van een vliegclub.</p> <p><u>Findconclusie:</u> Passage verduidelijken. Eigenaar van een luchtvaartmaatschappij klinkt apart. Luchtvaartmaatschappij kan inderdaad worden gezien als eigenaar van luchtvaartuigen. Gezien het gratis is om een TUG ontheffing aan te vragen zijn er geen economische belangen.</p>

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
<p>tussen partijen, dus waarom zou dit in het beleid staan.</p>	
<p>Wet Natuurbescherming Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag geworden voor het 'Flora- en faunawet-deel' van de Wet natuurbescherming. Bovendien wordt voor een bestuurlijk oordeel leges gerekend.</p>	<p>Provincies hebben de vrijheid om de heffingsmaatstaf waarop de legesheffing is gebaseerd naar eigen inzicht te bepalen. Wel geldt de beperking dat de heffing niet willekeurig en onredelijke mag zijn. Binnen de luchtvaartsector bestaat de indruk dat de heffing wordt ingezet worden als middel om de eigenaar, houder of bezitter van een luchtvaartuig te weerhouden om een aanvraag voor een ontheffing in te dienen. De kritiek tegen de heffingsmaatstaf van de leges lijkt overtuigend. Provincies zullen daarom inzicht moeten geven in de totstandkoming en de opbouw van de deze leges. Of leges (on)redelijk zijn is iets dat door belanghebbenden aan de Belastingrechter voorgelegd kan worden.</p> <p><u>Eindconclusie</u> Een legesheffing moet in overleg met Gedeputeerde Staten worden bepaald. Leges moeten dan ook moeten worden genoemd in het beleid.</p>
<p>Mogelijke gevolgen Omgevingswet De eventuele consequenties van de invoering van de omgevingswet in verhouding tot de Beleidsregel LEO 2019. Wat gaat de nieuwe Omgevingswet betekenen voor de inspraak van gemeenten t.a.v. kleine luchtvaart?</p>	<p>Het nieuwe stelsel van de Omgevingswet sluit zoveel mogelijk aan bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daarvan afwijkende bepalingen in de oude wetgeving heeft de wetgever zoveel mogelijk geschrapt. De Omgevingswet laat bestuursorganen zoveel mogelijk vrij om het proces van vergunningverlening, participatie en inspraak zelf in te richten. De Algemene wet bestuursrecht (Awb) kent twee voorbereidingsprocedures:</p> <p>(1)De reguliere voorbereidingsprocedure (titel 4.1 Awb) en (2) de uitgebreide voorbereidingsprocedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb)</p> <p>De reguliere procedure is het uitgangspunt. Bestuursorganen kunnen binnen deze procedures het besluitvormingsproces verder inrichten. Het bestuursorgaan kan dus aanvullende methoden en momenten gebruiken om burgers, bedrijven, organisaties en andere overheden te betrekken. Op deze manier kunnen regionale overheidsorganen gebiedsgericht en per geval de meest passende procedure van besluitvorming gebruiken.</p> <p><u>Eindconclusie:</u> Geen additionele artikelen te worden opgenomen.</p>

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
<p>Stikstofdepositie Heeft dit impact op het beleid?</p>	<p>Het Adviescollege Stikstofproblematiek, ook wel de commissie-Remkes genoemd, heeft in haar Advies Luchtvaartsector aan het kabinet voorgehouden dat het niet meer dan eerlijk is dat de luchtvaart, net als andere sectoren, een evenwichtige bijdrage levert aan vermindering van de uitstoot. Geen onderscheid wordt gemaakt naar grote en kleine luchtvaart en ook niet tussen commerciële- en recreatieve luchtvaart. De boodschap is duidelijk: het gaat om de totale luchtvaart, hoe klein de stikstofdepositie in de kleine luchtvaart ook mag zijn.</p> <p>Aan de hand daarvan kan de provincie het aantal te verschaffen ontheffingen inperken of uitbreiden. Verder moet wellicht worden nagedacht over het niet vliegen over beschermde natuurgebieden dit is echter niet onder bevoegd gezag van provincie. De stikstofdepositie mag geen verslechterend effect hebben op omliggende natuurgebieden. Indien dit niet het geval is kan het project uitgevoerd worden zonder dat daar een Wnb-vergunning of passende beoordeling voor nodig is. Artikel 2.7, tweede lid, Wnb zegt dat dit moet worden bepaald aan de hand van een eerste ecologisch (voor)onderzoek.</p> <p><u>Eindconclusie:</u> Voor stikstof bestaat nog geen wettelijke regeling, maar zijn de rapporten van Remkes richtingbepalend.</p>
<p>Soortenbescherming Wnb De natuurbescherming richt zich uitsluitend op de N2000-gebiedenbescherming. De beleidsregel moet worden geactualiseerd voor de soortenbescherming Wnb. Die taken heeft de provincie per 1 januari 2017 overgekregen van het Rijk. De ODH voert deze taken uit.</p>	<p>Op beleidsregels is de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Daarin is in artikel 1:3, lid 4 een definitie van beleidsregels opgenomen en zijn met de artikelen 4:81 tot en met 4:84 algemene regels vastgesteld voor beleidsregels. Artikel 4:81 Awb regelt wanneer een bestuursorgaan beleidsregels mag vaststellen, artikel 4:82 Awb legt vast dat het bestuur een besluit kan motiveren met verwijzing naar een beleidsregel, artikel 4:83 Awb geeft voorschriften voor de bekendmaking van beleidsregels. De belangrijkste bepaling is artikel 4:84 Awb, dat enerzijds bepaalt dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds bepaalt dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.</p>

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
	<p>Ten behoeve van de soortenbescherming Wnb kan een provincie in het kader van te verlenen TUG-ontheffingen nader beleid vaststellen. Waar en in welke gevallen mag bijvoorbeeld nog wel of niet meer met een luchtvaartuig worden opgestegen. Het beleid moet redelijk zijn en de redelijkheidstoets bij de bestuursrechter kunnen doorstaan.</p> <p><u>Eindconclusie:</u> het is niet verplicht, maar de provincie mag beleid voeren. Het beleid moet redelijk zijn en de redelijkheidstoets bij de bestuursrechter kunnen doorstaan</p>
<p>Paramotors</p> <p>Gemotoriseerde schermvliegtuigen hebben een vrijstelling vanuit Regeling Burgerluchthavens. Eén variant gemotoriseerde schermvliegtuigen, die gebruik maakt van een onderstel met wielen, maar deze valt niet onder deze vrijstelling.</p>	<p>Het betreft hier de zogenaamde trike (onderstel met wielen). Op dit moment valt die nog niet onder de vrijstellingsregeling omdat een definitie van de trike ontbreekt.</p> <p>De minister van I&W is akkoord gegaan met het opnemen van de paramotortrike als specifiek type luchtvaartuig in de regelgeving, en de paramotortrikevlieger uit te zonderen van de plicht te beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid. De definitie 'paramotortrike' zal worden toegevoegd aan het Besluit burgerluchthavens, het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en het Besluit luchtvaartuigen 2008. Paramotors zijn vrijgesteld van de verplichting om een luchthavenregeling (LHR) te hebben. Het gaat hier om de zogenaamde voetstarters (rugzakmotor). De gebruiker moet wel beschikken over een verklaring van geen bezwaar (vvgb) van de burgemeester van de gemeente waarin de activiteiten plaatsvinden.</p> <p>De paramotortrike zal niet worden toegevoegd aan de vrijstellingsregeling zoals die geldt voor de voetstarter. Dit houdt in dat de paramotortrike alleen mag vliegen vanaf een TUG-veld of vanaf een luchthaven met een luchthavenregeling of luchthavenbesluit, zoals reeds gebruikelijk is. De evaluatie van de vrijstellingsregeling die eerder is aangekondigd en om meerdere redenen nog niet is uitgevoerd zal naar verwachting nog 2020 gaan plaatsvinden. Na de evaluatie van de vrijstelling zal een beslissing gemaakt gaan worden over de toekomst van de vrijstelling voor de paramotor-voetstarter en de –trike.</p> <p><u>Eindconclusie:</u> Voor een paramotortrike dient vooralsnog een TUG-ontheffing aangevraagd te worden.</p>

Opmerking uit beginpuntanalyse, schriftelijke enquête of verdiepende interviews	Juridische analyse
<p>Rechtsgeldigheid buffergebieden</p> <p>Mogen provincies zomaar buffergebieden aanwijzen om natuurgebieden?</p>	<p>Buffergebieden zijn niet gebaseerd op de wet Luchtvaart maar worden wel door veel provincies toegepast. Provincies verlenen geen ontheffing op de locatie waar de start en/of landing plaatsvindt in een beschermd natuurgebied (w.o. Natura 2000-gebieden) of stiltegebied.</p> <p><u>Eindconclusie:</u> Een provincie is zelfstandig bevoegd om haar eigen luchtvaartbeleid binnen de provincie vast te stellen.</p>
<p>Een TUG aanvragen op een luchthaven</p> <p>Zou mogelijk zijn binnen het wettelijk kader om in de beleidsregel op te nemen dat er ook een TUG kan worden aangevraagd op een veld met een luchthavenregeling? Het gaat om bijvoorbeeld een zweefvliegveld dat bijvoorbeeld eenmalig een helikopter wil landen op dat veld zou die dan buiten de "luchthaven" een TUG ontheffing moeten aanvragen terwijl het wellicht op de luchthaven veiliger zou zijn.</p>	<p>Op een zweefvliegveld met een luchthavenregeling zijn de regels van toepassing die op het zweefvliegen van toepassing zijn (RVGLT).</p> <p><u>Eindconclusie</u> Andersoortig gebruik van het terrein is in beginsel niet toegestaan. Een TUG-ontheffing zou voor een incidentele landing en opstijging wellicht uitkomst kunnen bieden, maar niet structureel en niet gelijktijdig.</p>
<p>Meldingsplicht</p> <p>Bij meldingsplicht zou het evt. in noodgevallen achteraf kunnen?</p>	<p>Het verlenen van een TUG-ontheffing (provincie) of een verklaring van geen bezwaar (burgemeester) houdt in vooraf een toetsing heeft plaatsgehad en dat het opstijgen en landen kan plaatsvinden overeenkomstig de door de wet gestelde regels en past binnen de eigen beleidsregels van de provincie. De meldingsplicht is bedoeld om achteraf te kunnen toetsen of er inderdaad aan de regels en voorwaarden is voldaan. Het is geen afzonderlijk vereiste om te mogen opstijgen. De start en/of landing moet worden gemeld bij de ILT (vrijstelling), de burgemeester en de provincie (TUG). Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden tussen 48 uur tot 24 uur vóór de start en/of landing. Vindt de voorgenomen start en/of landing plaats in het weekend of op feestdagen plaats dan zou de melding kunnen gebeuren op de voorafgaande werkdag vóór 12:00 uur.</p> <p>Tevens is er een link met de RVGLT waarin staat: "De houder van de ontheffing meldt ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt."</p> <p><u>Eindconclusie:</u> Reeds beschreven in toelichting 4.10 pagina 16</p>

Tabel 7 Juridische analyse per onderwerp.

6.2 Tekst en structuuranalyse

Beleidsregel LEO 2019 is opgebouwd aan de hand van hoofdstukken, paragrafen en artikelen met onderbouwing in de toelichting. Tijdens de evaluatie van de beleidsregel zijn er diverse opmerkingen over de structuur en de tekst gemaakt. Tabel 8 geeft deze opmerkingen.

Onderwerp in beleidsregel	Opmerking indiener	Tekst en structuur analyse
Verwijzingen en spelling	Geen eenheid in hooflettergebruik in 'Gedeputeerde Staten'.	Aanpassen in het beleid.
Verwijzingen en spelling	Artikel 32, pagina 21, 1e zin: Er wordt verwezen naar paragraaf 3. Deze bestaat niet. Waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 3 bedoeld.	Aanpassen in het beleid.
Verwijzingen en spelling	Artikel 35: Er wordt verwezen naar paragraaf 6. Waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 6 bedoeld.	Aanpassen in het beleid.
Verwijzingen en spelling	Artikel 22 (maxima aan het gebruik van een terrein): In lid 2 wordt verwezen naar de in het eerste lid bedoelde maxima, maar bedoeld wordt de in het eerste lid onder a bedoelde maxima.	Aanpassen, toevoegen onder a.
Verwijzingen en spelling	Artikel 14 lid 2 en artikel 16 lid 1 en artikel 28 lid 1 en Bijlage 1: Eenheid in tijdnotatie ontbreekt.	Aanpassen, 14, 16, 28-> toevoegen uur.
Verwijzingen en spelling	Artikel 8 moet op een nieuwe regel	Aanpassen.
Verwijzingen en spelling	Bijlagenummer bij bijlage kaart A en B ontbreekt. Buffergebieden ontbreken aan de zeezijde van de natuurgebieden langs de kust. De contour rondom het N2000-gebied Voordelta ontbreekt in het noordelijk deel.	Aanpassen.

Tabel 8 Tekst en structuuranalyse.

7 Overzichten met conclusies en aanpassingen

In dit hoofdstuk zijn de evaluatieresultaten van de schriftelijke enquête en de verdiepende interviews samengevat in conclusies per aandachtsgebied (7.1). Op basis van deze conclusies, de beginpuntanalyse, de juridische analyse en de tekst en structuuranalyse zijn noodzakelijke en voorgestelde aanpassingen geformuleerd (7.2).

7.1 Overzicht met conclusies per aandachtsgebied

Algemeen

- Grootste gedeelte van de stakeholders staat positief of neutraal tegenover luchtvaart.
- Beleid is duidelijk en geeft een duidelijk kader afgezien van enkele punten.
- Beleid wordt uitgevoerd zoals bedoeld in beleidsregel LEO 2019.
- Beleid sluit aan op hoe het er in de praktijk wordt omgegaan met het opstijgen en landen van terreinen anders dan van luchthavens.
- Er wordt duidelijk geformuleerde terugkoppeling ontvangen wanneer de TUG-aanvraag afgewezen wordt.
- Beleidsregel is niet compleet in overeenstemming met hoe er in de praktijk gevlogen zou kunnen worden. Helikopteroperators zijn regelmatig genoodzaakt een zeer geschikte landingslocatie te negeren en voor een minder geschikte locatie te kiezen, vanwege buffergebieden, Natura 2000 gebieden, de afstanden tot woonbebouwing en andere veiligheid limiterende maatregelen met betrekking tot landen en opstijgen van een terrein.
- Belangen van gemeenten worden goed behartigd in beleidsregel LEO 2019 met uitzondering van gemeenten Rotterdam en Leiden. Zij vinden dat zij eerder onvoldoende zijn ingelicht en geraadpleegd.
- Aanvragers vinden dat hun belangen niet goed worden behartigd in beleidsregel LEO 2019 maar zijn wel positief over de samenwerking met de provincie Zuid-Holland.
- Over het algemeen ervaren gemeenten geen overlast en ontvangen weinig klachten met betrekking tot TUG-ontheffingen.
- De generieke TUG-ontheffingen leveren bij gemeenten Rotterdam en Leiden soms problemen in het kader van openbare orde.
- DCMR kan helpen om klachten weg te nemen door betere informatievoorziening en terugkoppeling over klachten en aanvragen.
- Bij gemeenten zijn er soms onduidelijkheden omtrent het handhaven van Beleidsregel LEO 2019.
- Er wordt ervaren dat er extra en onnodige beperkingen zijn opgelegd bovenop de landelijk gestelde regelgeving. Hierdoor zijn de landingslocaties in de provincie Zuid-Holland zeer beperkt volgens de aanvragers en brancheorganisaties.
- Brancheorganisaties zouden graag zien dat de provincie helpt met de realisatie van locaties voor zweefvliegen.
- Stakeholders zien een informatiesystemen zoals bijvoorbeeld één interactief kaartstelsel eventueel gedeeld door 12 provincies als wenselijk.
- Stakeholders vinden het een goede zaak dat er in provincie Zuid-Holland geen leges worden gevraagd om een TUG-aanvraag in behandeling te nemen.
- Helikopteroperators willen benadrukken dat in meeste gevallen zij een TUG-ontheffing aanvragen op verzoek van de klant. Zij zijn in deze de uitvoerder en de klant geeft aan waar de vraag is. Deze klant

kan in sommige gevallen ook de betreffende gemeente zijn. Helikopteroperators checken altijd voor het indienen van een TUG-aanvraag of de locatie aan alle veiligheidseisen voldoet en aan alle andere eisen van de Provincie Zuid-Holland.

- Helikopteroperators zijn van mening dat het commerciële belang moet worden meegewogen in het wel of niet afgeven van een TUG-ontheffing
- Voorstel van KNVVL voor een algehele vrijstelling voor gemotoriseerd schermvliegen inclusief trikes en voor MLA's een soepelere regeling. Lokaal regelen via Verklaring van Geen Bezwaar bij gemeenten.

Omgeving

- Afstand tot woonbebouwing van 250 meter bij de verlening van een TUG-ontheffing is voldoende, het is een veilige afstand en ook geluidstechnisch geeft dit geen problemen. Aanvragers vinden dit te veel maar gaan akkoord. Verzoek soepeler en praktischer met eisen om te gaan.
- Belangen van omwonenden, soortenbescherming Wnb, natuur en zweefvliegen moeten worden meegenomen maar er moet praktisch worden gedacht naar de invulling hiervan.
- Gemeenten geven aan dat ze graag de omwonenden willen informeren als er vliegbewegingen plaatsvinden.
- Terugkoppeling vanuit DCMR met soorten aanvragen en klachten zou een oplossing kunnen zijn.

Natuur

- Stakeholders geven aan dat het TUG beleid van de verschillende provincies met betrekking tot natuurbuffergebieden van de wet natuurbescherming op elkaar afgestemd moeten worden, zeker bij aangrenzende provincies.
- DCMR en ODH geven aan dat Soortenbescherming van de Wet Natuurbescherming in de gehele provincie Zuid-Holland relevant kan zijn voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
- Over het algemeen vindt men dat de concentratie van vluchten boven een bepaald gebied goed wordt afgewogen wanneer de 1.000 meter wordt aangehouden.
- Luchtzijdig gebruik behoort niet tot bevoegd gezag van Provincie en dat moet zo blijven. De operators geven aan dat de route altijd, met het oog op de vliegveiligheid, de keuze moet zijn van dienstdoende piloot.
- Gemeenten geven aan dat het Natuurbeleid is afgestemd met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Hierin is onder andere afgestemd dat er op een bepaalde hoogte boven Natura-2000 gebieden gevlogen moet worden en dat er niet gevolgen mag worden boven stiltegebieden.
- Aanvragers geven aan dat in sommige gevallen geschikte locaties zijn uitgesloten door buffergebieden en 1.000 meter afstand.
- Er moet meer eenduidigheid komen in de omgang met Natura-2000 gebieden. Aanvragers geven aan dat er geen TUG-ontheffing mag worden aangevraagd in deze gebieden echter loopt er soms wel een snelweg langs of door.
- Stakeholders staan positief tegenover het beschikbaar maken van een Interactieve TUG-kaart.
- De brancheorganisaties geven aan dat wanneer verschillende partijen zoals de provincie, DCMR, gemeenten, natuurorganisaties en omwonenden in overleg gaan met de betrokken organisaties zoals de aanvragers, brancheorganisaties of de vliegers zelf knelpunten en aannames kunnen

worden weggenomen waardoor er veilig en met beleid gevlogen kan worden in de buurt van de genoemde natuurgebieden zie convenant KNVVL en AOPA.

Regels, structuur en samenhang

- Het overgrote deel van de stakeholders vindt dat er meer samenhang en uniformiteit moet komen tussen het TUG-beleid van de verschillende provincies eventueel via ICL-platform.
- Over het algemeen vinden stakeholders dat de gemeenten en burgemeesters voldoende zeggenschap hebben bij de verlening van TUG ontheffingen. Door de aanvraagprocedure kan een gemeente altijd haar bedenkingen in het kader van de openbare orde en veiligheid aankaarten.
- Enkele gemeenten geven aan meer te willen sturen op veiligheid echter aangezien ze aan het einde van het traject zitten is dit niet mogelijk.
- Brancheorganisaties geven aan dat een goede communicatie tussen gemeenten en helikopteroperators aan te raden en wenselijk is zodat er rekening met elkaar gehouden kan worden.
- De meeste stakeholders kunnen zich vinden in het voorstel om de geldigheid van een generieke TUG-ontheffing te verlengen naar 2 jaar in plaats van 1 jaar met daarbij een evaluatie na één jaar.
- Voor gemeenten is de meldingsplicht van 24 uur voor aanvang van de vlucht bij een generieke TUG-ontheffing een belangrijk punt. Ze willen de tijdslimiet met betrekking tot de meldingsplicht verlengen naar minstens één werkdag in plaats van 24 uur van tevoren.
- De aanvragers streven naar een pragmatische aanpak die werkbaar is. Ze zijn van mening dat de meldingsplicht van 24 uur van tevoren voldoende moet zijn aangezien ze soms zelf relatief kort van tevoren weten of er gevlogen kan of moet worden. Voorstel uitzondering maken voor incidentele gevallen om snel te kunnen acteren.
- Uit de juridische analyse blijkt dat de schriftelijke toestemming van de eigenaar van de grond, betrekking heeft tot privaatrecht. Dit wordt bij de aanvraag al geregeld en de gezagvoerder zou deze dus niet bij zich hoeven te dragen.
- Over het algemeen heerst de mening dat één partij met meerdere TUG aanvragen op één dag in dezelfde omgeving mogelijk moet zijn, zolang de beperking van onderlinge afstand van 1.000 meter gewaarborgd blijft.
- De aanvragers geven aan dat het machtigen van derden door de TUG aanvrager voor het uitvoeren van de vlucht mogelijk moet blijven vanwege omstandigheden zoals onderhoud van de helikopter, een technische klacht op een helikopter of ziekte van een vlieger.

7.2 Overzicht met noodzakelijke en voorgestelde aanpassingen

Op basis van de conclusies uit de evaluatie heeft To70 heeft een overzicht samengesteld waarin alle noodzakelijke (7.2.1) en voorgestelde (7.2.2) aanpassingen zijn verwerkt.

7.2.1 Noodzakelijke aanpassingen

1. Artikel 2 geeft het toepassingsbereik aan. Hierin wordt verwezen naar luchtvaartuigen die behoren tot een in artikel 21 van het Besluit burgerluchthavens aangewezen categorie. De trikes (onderstel met wielen) zijn niet vrijgesteld en ook niet wettelijk gedefinieerd. De definitie 'paramotortrike' zal worden toegevoegd aan het Besluit burgerluchthavens, het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en het Besluit luchtvaartuigen 2008. Dit houdt in dat de paramotortrike alleen mag vliegen vanaf een TUG-veld of vanaf een luchthaven met een luchthavenregeling of

luchthavenbesluit, zoals reeds gebruikelijk is.

Voorstel: paramotortrike opnemen in definitielijst en in de toelichting bij artikel 2 pagina 19 en punt 3.2 pagina 12.

2. Het moet mogelijk blijven derden te machtigen om een TUG-ontheffing uit te voeren. Het is niet van belang wie de TUG-ontheffing aanvraagt. Aangezien het ook toegestaan is deze te machtigen. Wel moet er zoals reeds wordt gedaan in het aanvraagformulier worden gevraagd naar het soort luchtvaartuig, type, merk en registratie nummer.

Voorstel Artikel 5, 6 en 7 samenvoegen of weglaten of verduidelijken en in toelichting 4.7 op pagina 14 aanpassen en bij toelichting op artikel 5,6 en 7 pagina 19.

3. Artikel 11 en artikel 26, schriftelijke toestemming grondeigenaar is privaatrechtelijk. Ook in de toelichting artikel 11 en 26 op pagina 20 opnemen

Voorstel: zie hieronder een voorbeeld om in aanvraagformulier op te nemen:

"De aanvrager verklaart:

1) bekend te zijn met alle relevante regelgeving inzake veilig gebruik van één of meer terreinen voor gebruik door de aangegeven luchtvaartuigen, alsmede van alle relevante regelgeving ter voorkoming van schade aan of vervuiling van de bodem en ter beperking van hinder of gevaar voor burgers en omgeving;
2) voorafgaand aan het tijdelijke en uitzonderlijke gebruik van een bepaald terrein, zich ervan te hebben vergewist dat: a) de eigenaar van het desbetreffende terrein toestemming voor het gebruik heeft gegeven;
b) de baan vlak is en een dusdanige samenstelling heeft dat het de massa van het luchtvaartuig kan dragen (art. 20, lid 6 Rvgt); c) indien zich in de directe omgeving van dat terrein kwetsbare functies bevinden, hij heeft afgestemd met deze organisaties zodat geen overlast plaatsvindt als gevolg van het starten en/of landen."

4. Het nieuwe stelsel van de Omgevingswet sluit zoveel mogelijk aan bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daarvan afwijkende bepalingen in de oude wetgeving heeft de wetgever zoveel mogelijk geschrapt. De Omgevingswet laat bestuursorganen zoveel mogelijk vrij om het proces van vergunningverlening, participatie en inspraak zelf in te richten. De Awb kent twee voorbereidingsprocedures:

(1) De reguliere voorbereidingsprocedure (titel 4.1 Awb), en

(2) de uitgebreide voorbereidingsprocedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb)

De reguliere procedure is het uitgangspunt. Bestuursorganen kunnen binnen deze procedures het besluitvormingsproces verder inrichten. Het bestuursorgaan kan dus aanvullende methoden en momenten gebruiken om burgers, bedrijven, organisaties en andere overheden te betrekken. Op deze manier kunnen regionale overheidsorganen gebiedsgericht en per geval de meest passende procedure van besluitvorming gebruiken.

Voorstel: er hoeven geen additionele artikelen te worden opgenomen.

5. Artikel 34, Buffergebied zijn niet gebaseerd op luchtvaart wetgeving maar worden wel in veel provincies toegepast. Een provincie is zelfstandig bevoegd om haar eigen luchtvaartbeleid binnen de provincie vast te stellen. Het vaststellen van buffergebieden die over een andere provincie komen te

liggen zijn activiteiten die feitelijk of wat betreft hun gevolgen grensoverschrijdend zijn. Dit vraagt om grensoverschrijdende samenwerking en -afspraken.

Voorstel: geen reden om dit artikel aan te scherpen, wellicht kan in de toelichting worden aangevuld en/of meegenomen in ICL overleg.

6. Geen eenheid in hooflettergebruik in 'Gedeputeerde Staten'

Voorstel: Gedeputeerde Staten moet met hoofdletter worden geschreven in het beleid.

7. Artikel 8 loopt nu gelijk door achter 2.2.1 Algemeen: beperkingen

Voorstel: Artikel 8 moet op een nieuwe regel.

8. Artikel 14 lid 2 en artikel 16 lid 1 en artikel 28 lid 1 en Bijlage 1: Eenheid in tijdnotatie ontbreekt.

Voorstel: toevoegen uur.

9. Artikel 22 (maxima aan het gebruik van een terrein): In lid 2 wordt verwezen naar de in het eerste lid bedoelde maxima, maar bedoeld wordt de in het eerste lid onder a bedoelde maxima.

Voorstel: toevoegen onder a.

10. Artikel 32, pagina 21, 1e zin: Er wordt verwezen naar paragraaf 3. Deze bestaat niet.

Voorstel: aanpassen, waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 3 bedoeld.

11. Artikel 35: Er wordt verwezen naar paragraaf 6.

Voorstel: aanpassen, waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 6 bedoeld.

12. Bijlagenummer bij bijlage kaart A en B ontbreekt.

Voorstel: Aanpassen of verwijzen naar een digitale kaart.

13. Buffergebieden ontbreken aan de zeezijde van de natuurgebieden langs de kust. De contour rondom het N2000-gebied Voordelta ontbreekt in het noordelijk deel.

voorstel: Aanpassen of verwijzen naar een digitale kaart.

7.2.2 Voorgestelde aanpassingen

1. Artikel 7, 18 en 29, meldingsplicht is geen afzonderlijk vereiste om te mogen opstijgen. Bovendien is dit al eerder aangekaart door gemeenten zie toelichting 4.10 pagina 16. Aangezien er een link is met de RVGLT waarin staat: "De houder van de ontheffing meldt ten minste 24 uur voor de dag dat het terrein zal worden gebruikt dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt." is het wellicht niet logisch om hiervan af te wijken.
2. Artikel 14, Afstand tot woonbebouwing van 250 meter niet veranderen. Deze afstand is reeds teruggebracht in 2013. Opmerking dit geldt alleen voor eenmalig en locatiegebonden TUG-ontheffingen, voor generieke TUG-ontheffing geldt geen afstandseisen boven op de wettelijke afstandseisen zoals reeds vermeld in de toelichting 4.3 pagina 12 en 13.

3. Artikel 21 Duur van een generieke TUG-ontheffing verlengen naar 2 jaar met een tussentijdse evaluatie waarna gemeenten de mogelijkheid hebben op bezwaar op grond van openbare orde en veiligheid. Dit is reeds aangekondigd in de toelichting dat er wellicht in de toekomst een langere werkingsduur zal worden gehanteerd. De toelichting van artikel 21 op pagina 21 aanpassen dat deze periode wordt verlengd naar 2 jaar.
4. De wet natuurbescherming richt zich uitsluitend op de N2000-gebieden. Het beleid kan worden geactualiseerd voor de soortenbescherming Wnb mocht dat voor de provincie wenselijk zijn. Het beleid moet redelijk zijn en de redelijkheidstoets bij de bestuursrechter moeten kunnen doorstaan.
5. Burgemeesters blijven verantwoordelijk voor een openbare orde toets. Door middel van jaarrapportage door DCMR terugkoppeling geven aan gemeenten en Burgemeester en goed contact tussen DCMR en gemeenten houden.
6. Voor locaties in het buffergebied van een Natura 2000 gebied waarvoor meestal een "Natuurtoets" door ODH nodig is, overwegen om de aanvrager zelf een toets van de ODH te laten regelen. Of, overwegen om de termijn van 4 weken naar 6 weken te verlengen in dit soort gevallen.
7. Het gebruik van een vastgesteld aanvraagformulier verplicht stellen. Eventueel verwijzen naar website Provincie Zuid-Holland.
8. Het beschikbaar stellen van een Interactieve TUG kaart online waarin de informatie van alle provincies gevoegd is. In het beleid een verwijzing maken naar deze kaart.
9. Het opstellen van een factsheet met daarin bijvoorbeeld hoe luchtvaart in het algemeen werkt, wat kleine luchtvaart inhoudt, hoe en waar er wordt gevlogen, wie er bevoegd gezag is en waar alle informatie te vinden is.
10. Het aanleveren van een jaarlijkse klachtenrapportage (over het aantal klachten en soorten TUG-aanvragen) vanuit DCMR naar gemeenten.
11. Meer samenhang creëren met andere provincies door bijvoorbeeld meer afstemming op ICL vlak en het samenvoegen van informatiesystemen.
12. Op dit moment worden er geen leges gerekend, voorstel om dit zo te houden.
13. IenW verzoeken om een evaluatie van de RBML uit te laten voeren.

A 1 Beginpuntanalyse

no.	Indiener	Artikel	Hfst	Type TUG	Onderwerp	Opmerking indiener/Behandeling
1	NACA; PZH ICL	Artikel 11, 26	2; 9	Generieke; Eenmalige; Locatie- gebonden	Gezagvoerder draagt schriftelijke toestemming eigenaar bij zich.	<p>NACA draagt aan dat het hier gaat om privaatrecht en adviseert om het voorschrift te verwijderen.</p> <p>PZH stelt als eis: Een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing wordt alleen verleend indien de rechthebbende op het terrein schriftelijk heeft ingestemd met het gebruik van het terrein voor het landen of opstijgen.</p> <p>Tevens staat in het aanvraagformulier onder J (Toe te voegen bijlagen): Bewijs van toestemming van de rechthebbende van het terrein.</p> <p>In de toelichting staat: Met het gebruik van een terrein voor het landen of opstijgen met luchtvaartuigen in het kader van een aanvraag om een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing moet de rechthebbende op dat terrein schriftelijk hebben ingestemd. Deze eis kan worden gesteld, omdat de locatie bij de aanvraag om zo'n TUG-ontheffing bekend moet zijn.</p> <p>Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.</p>
2	NACA	Artikel 14	2; 9	Eenmalige; Locatie- gebonden	Afstand tot aaneengesloten woonbebouwing (meter).	<p>Beleid hanteert 250 meter. In Artikel 24 van RVGLT wordt 50 meter gehanteerd. Alleen op grond van een goede motivatie kan een grotere afstand gehanteerd worden. Advies: check op motivatie om grotere afstand te hanteren.</p> <p>Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.</p>
3	DCMR	Artikel 34	5; 9	Generieke; Eenmalige; Locatie- gebonden	Buffergebieden van Wet Natuurbescherming gebieden.	<p>Elke provincie bepaalt buffergebieden zelf. Als een andere provincie een TUG verleend binnen een buffergebied van een andere provincie, hoe moet hiermee omgegaan worden? Voorbeeld: Brabant verleent een TUG-ontheffing op hun eigen grondgebied, maar die wel binnen een buffergebied van de provincie Zuid-Holland valt. Dit is besproken in het ICL, daar waren geen problemen. Maar mag PZH iets zeggen over buffergebieden van andere provincies?</p>

						Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.
4	DCMR	Artikel 9, 23	2; 9	Eenmalige; Generieke	2 TUG ontheffingen in elkaars nabijheid op dezelfde dag aan 1 bedrijf. Cumulatie nadelige effecten	Vanuit de gemeente Gouda/Krimpe aan de IJssel/Moordrecht zijn extreem veel klachten binnengekomen bij DCMR (64 klachten op 1 dag). Dit kwam door het afgeven van 2 eenmalige TUG-ontheffingen aan hetzelfde luchtvaartbedrijf voor dezelfde dag in elkaars nabijheid. Hierdoor waren er +/- 100 vluchten op 1 dag met nagenoeg dezelfde route. Het beleid zegt hier niks over. Wel meegenomen in verdiepende interviews.
5	DCMR	Artikel 12, 15, 17	2; 9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Bij een TUG aanvraag beoordeelt DCMR alleen de start en landingslocatie en niet de vluchten zelf. Cumulatie nadelige effecten	Voor een TUG aanvraag bij de bollenvelden was i.v.m. natuur een advies nodig van ODH. ODH kon wel instemmen met deze specifieke TUG, maar alle TUG vluchten bij elkaar zorgt wel voor veel vluchten boven een weidevogelgebied in het broedseizoen. Het probleem daarbij is dat er geen goed onderzoek gedaan is naar wat de consequenties zijn van alle helikoptervluchten samen boven de bollenvelden in het broedseizoen. Iets dergelijks zou vanuit het beleid ondersteund moeten worden. Wel meegenomen in verdiepende interviews.
6	DCMR	Toelichting	2; 3; 4; 9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Burgemeester inlichten generieke TUG-ontheffing + Burgemeesters meer zeggenschap in het algemeen.	Overleg met Burgemeester heeft geen meerwaarde en kan uit het beleid worden gehaald. Hoe is dit gedefinieerd vanuit de wet? Enkele burgemeesters willen meer zeggenschap over waar mag worden gestart en geland met een luchtvaartuig buiten een luchthaven. In welke hoedanigheid speelt dit een rol in de omgevingswet? Misschien willen ze meer inzicht in de openbare orde verstoring/veiligheid. Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.

7	DCMR	Artikel 21	9	Generieke	Generieke TUG-ontheffing één kalenderjaar geldig.	Vorstel deze voortaan 2 kalenderjaar geldig te laten zijn. Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.
8	DCMR	Artikel 7, 18, 29	2; 4.10; 9	Generieke; Locatiegebonden	Verplichte melding doen van gebruik GT en locatiegebonden TUG-ontheffing gebeurd nu 24 uur van tevoren.	Dit zou tenminste één werkdag voordien moeten gebeuren, want er worden nu soms ook meldingen gedaan op zondag en/of maandag als DCMR/gemeenten dicht zijn. Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews en juridische analyse.
9	DCMR				Naam beleidsregel.	Dekt het begrip 'tijdelijk en uitzonderlijk' in het beleid nog wel de lading tov de praktijk? Niet meegenomen, het dekt de lading, want het is ook zo genoemd in de Wet Luchtvaart.
10	DCMR	Artikel 5, 7	2; 9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Aanvrager van de TUG-ontheffing.	Beperkingen t.a.v. de aanvraag (machtiging). Het valt niet te verifiëren of een partij gezagvoerder, houder van een luchtvaartuig of luchtvaartmaatschappij is. Gebleken is dat partijen die veelvuldig aanvraag doen nog altijd gebruik maken van luchtvaartuigen van derden. Met het opheffen van gedetailleerde informatie in het luchtvaartregister van ILT (zoals eigendom) is ook niet te achterhalen of paramoteurs de houders zijn van hun paramotor. Gaat PZH hier wel over? DCMR gaat hier soepel mee om. TUG is uitwisselbaar tussen partijen, dus waarom zou dit in het beleid staan.. Wel meegenomen in schriftelijke enquête.
11	DCMR				Bijlage kaarten A & B	Detailniveau van de kaarten niet goed: verwijzen naar LVB-kaart alleen voor wat betreft de buffergebieden is OK. Verwijzing naar interactieve kaart op website PZH ontbreekt in de Beleidsregel. Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.
12	DCMR			Eenmalige; Locatiegebonden	Belangen burgers	Burgers willen dat hun belangen beter worden afgewogen tegen de (commerciële) belangen van de houder van de ontheffing. -> samenvoegen met burgemeesters. Gemeenten moeten de belangen van hun burgers behartigen Wel meegenomen in schriftelijke enquête en verdiepende interviews.

13	DCMR	Artikel 34, 35	5; 6; 9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Wet Natuurbescherming	Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag geworden voor het 'Flora- en faunawet-deel' van de Wet natuurbescherming. Bovendien wordt voor een bestuurlijk oordeel leges gerekend. Wel meegenomen in de juridische analyse.
14	DCMR			Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Mogelijke gevolgen Omgevingswet	De eventuele consequenties van de invoering van de omgevingswet in verhouding tot de Beleidsregel LEO 2019 Wat gaat de nieuwe Omgevingswet betekenen voor de inspraak van gemeenten t.a.v. kleine luchtvaart? Wel meegenomen in de juridische analyse.
15	PZH					Eventuele consequenties op basis van "Kennisdokument verstoringseffecten van kleine burgerluchtvaart op natuur" en "Handreiking verstoringseffecten van kleine luchtvaart op natuur". Niet meegenomen, geen rechtsgeldigheid.
16	DCMR				Verwijzingen en spelling	Geen eenheid in hooflettergebruik in 'Gedeputeerde Staten'. Wel meegenomen in de tekst en structuur analyse.
17	DCMR	Artikel 32	9	Eenmalige; Locatiegebonden	Verwijzingen en spelling	Artikel 32, pagina 21, 1e zin: Er wordt verwezen naar paragraaf 3. Deze bestaat niet. Waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 3 bedoeld. Wel meegenomen in de tekst en structuur analyse.
18	DCMR	Artikel 35	9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Verwijzingen en spelling	Artikel 35: Er wordt verwezen naar paragraaf 6. Waarschijnlijk wordt hier hoofdstuk 6 bedoeld. Wel meegenomen in de tekst en structuur analyse.
19	DCMR	Artikel 22	2; 9	Generieke	Verwijzingen en spelling	Artikel 22 (maxima aan het gebruik van een terrein): In lid 2 wordt verwezen naar de in het eerste lid bedoelde maxima, maar bedoeld wordt de in het eerste lid onder a bedoelde maxima. Wel meegenomen in de tekst en structuur analyse.
20	DCMR	Artikel 14, 16, 28	2; 9	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Verwijzingen en spelling	Artikel 14 lid 2 en artikel 16 lid 1 en artikel 28 lid 1 en Bijlage 1: Eenheid in tijdsnotatie ontbreekt. Wel meegenomen in de tekst en structuur analyse.
21	PZH				Stikstofdepositie	Stikstofdepositie opnemen in dit beleid?

						Wel meegenomen in de juridische analyse.
22	Waardenburg			Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden		Afwegingskader voor TUG-ontheffing - H4 + Afwegingskader voor handhaving - H5 (rapport 190829_7.2_1_Bijlage_Handreiking_definitief) Niet meegenomen, geen rechtsgeldigheid.
23	Ronald Schnitker		3	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	3.2 Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan luchthavens	Gemotoriseerde schermvliegtuigen wordt geen onderscheid gemaakt tussen zogenaamde voetstarters en trikes. Dit betekent in feite dat de paramotortrike in de provincie Zuid-Holland kennelijk gelijk wordt geschaard met de voetstarter en in de provincie wordt toegelaten terwijl dit in andere provincies niet altijd vanzelfsprekend is. Wel meegenomen in de verdiepende interviews en juridische analyse.
24	Ronald Schnitker		3	Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	3.2 Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan luchthavens	Het verlenen van een TUG-ontheffing voor een micro light aircraft (MLA) komt, in provincie Zuid-Holland nergens in de praktijk voor. Voor MLA's wordt meestal een luchthavenregeling of – besluit afgegeven. Wel meegenomen in de verdiepende interviews.
31	DCMR			Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Aanvraagformulier	Als een startplaats in het Natura-2000 gebied ligt, dan is er een vergunning Wet natuurbeheer vereist en is de termijn 13 weken, zo staat het op de achterkant van het aanvraagformulier in kleine lettertjes. Voor locaties in de buffergebied van een Natura 2000 gebied, is meestal een "Natuurtoets" door ODH voldoende. Deze neemt vaak een week of 3, 4 in beslag bij de ODH. Dan is het lastig de termijn van 4 weken te halen. voorstel is dat of de aanvrager zelf met een toets van de ODH komt, of DCMR krijgt extra tijd om de toets te laten uitvoeren, bijvoorbeeld 6 weken. Wel meegenomen in de voorstelde aanpassingen.
32	DCMR			Generieke; Eenmalige; Locatiegebonden	Aanvraagformulier	We willen het gebruik van een vastgesteld aanvraagformulier verplicht stellen, de pdf/word versie per e-mail/per post en eventueel een web-formulier. Wel meegenomen in de voorstelde aanpassingen.

33	DCMR			Eenmalige; Locatiegebonden	Afgifte TUG	<p>DCMR heeft per ongeluk een eenmalige en locatiegebonden TUG afgegeven voor één locatie waar geen 1000m tussen zit (die 1000m moet er tussen zitten op basis beleidsregel).</p> <p>Dit probleem is nu opgelost door met de gemeente te checken of zij hier problemen mee hebben dat beide TUGs zijn afgegeven (openbare orde check). Volgens de gemeente is er geen intrekking nodig van beide TUGs mits de locatiegebonden TUG aanvrager geen gebruik maakt van de locatie op dezelfde dag als de eenmalige TUG ontheffing is afgegeven.</p> <p>Is dit scherp genoeg opgenomen in de beleidsregel? Kunnen we op consistente wijze omgaan hiermee in de beleidsregel?</p> <p>Wel meegenomen in de verdiepende interviews.</p>
34	DCMR					<p>Bijlagenummer bij bijlage kaart A en B ontbreekt. Buffergebieden ontbreken aan de zeezijde van de natuurgebieden langs de kust. De contour rondom het N2000-gebied Voordelta ontbreekt in het noordelijk deel.</p>

A 2 Schriftelijke enquête

Deel 1: Algemene vragen

- Hoe staat uw gemeente/organisatie tegenover luchtvaart in het algemeen? Licht uw antwoord toe.

Positief	Neutraal	Negatief	Geen mening
----------	----------	----------	-------------

- Was u vooraf bekend met "Beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2019" (hierna te noemen beleidsregel LEO 2019)? De beleidsregel is te vinden op <https://www.zuid-holland.nl/@22905/beleidsregel-landen/>.

Ja	Nee
----	-----

- Bent u van mening dat er onduidelijkheden of tegenstrijdigheden in dit beleid zijn? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Geen mening
----	-----	-------------

- Bent u van mening dat beleidsregel LEO 2019 aansluit op hoe er in de praktijk om wordt gegaan met het opstijgen en landen van terreinen anders dan van luchthavens? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Geen mening
----	-----	-------------

- Bent u van mening dat het beleid uitgevoerd wordt zoals bedoeld in beleidsregel LEO 2019? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Geen mening
----	-----	-------------

- Bent u van mening dat de belangen van uw gemeente/organisatie goed worden behartigd in de beleidsregel LEO 2019? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Geen mening
----	-----	-------------

- Welke andere belangen moeten volgens u ook worden meegenomen in de afweging om een ontheffing voor tijdelijk uitzonderlijk gebruik te verlenen (hierna te noemen TUG-ontheffing)? Noteer de belanghebbenden en de gerelateerde belangen.

Toelichting:

- Bent u van mening dat gemeenten voldoende zeggenschap hebben bij de verlening van TUG ontheffingen? Vink aan en omschrijf uw antwoord. Indien nee, geef in de toelichting ook aan in welke vorm dit zou moeten zijn.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat er (meer) samenhang moet komen tussen het beleid van de verschillende provincies? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Heeft u verder nog vragen of opmerkingen?

Toelichting:

Deel 2: Inhoudelijke stellingen over TUG

- Bent u van mening dat het TUG beleid van de verschillende provincies met betrekking tot natuurbuffergebieden van de wet natuurbescherming op elkaar afgestemd moeten worden zodat er integraal kan worden bepaald of een TUG-ontheffing verleend moet worden? Licht uw antwoord toe. Indien ja, hoe zou de Provincie Zuid-Holland dit moeten aanpakken?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat een generieke TUG-ontheffing in plaats van 1 jaar, 2 jaar geldig zou moeten zijn? De voorwaarden per jaar blijven gelijk. Licht uw antwoord toe. *Een generieke TUG-ontheffing betreft per terrein per kalenderjaar niet meer dan 24 keer mag worden opgestegen en 24 keer worden geland verdeeld over maximaal 12 dagen in dat jaar. Per dag mag er niet meer dan 2 keer worden opgestegen en 2 keer worden geland.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat de afstand tot woonbebouwing van 250 meter bij de verlening van een TUG-ontheffing voldoende is? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat de tijdslimiet met betrekking tot de meldingsplicht (namelijk het voornemen om de ontheffing te gaan gebruiken) in plaats van 24 uur van te voren één werkdag van te voren zou moeten zijn? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Is het bij uw gemeente / organisatie duidelijk dat het gebruik van het luchtruim (wanneer het luchtvaartuig in de lucht is) niet tot de bevoegdheden van de Provincie Zuid-Holland behoort?

Ja	Nee	n.v.t.
----	-----	--------

- Bent u van mening dat de verantwoordelijkheid over het luchtruim en het landen en opstijgen onder één bevoegd gezag moet vallen? Licht u antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat de concentratie van vluchten boven een bepaald gebied goed wordt afgewogen door de Provincie Zuid-Holland (zowel op het gebied van natuur als omgeving)? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat het van toegevoegde waarde is om de beoogde route en hoogte toe te voegen aan een TUG aanvraag?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Wanneer een TUG ontheffing verleend is dient de Gezagvoerder tijdens de uitvoering van de vlucht een schriftelijke toestemming van de eigenaar van de grond waar hij landt en opstijgt, bij zich te dragen. Bent u van mening dat deze eis in stand moet worden gehouden.?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Heeft u verder nog vragen of opmerkingen?

Toelichting:

Als u geen gemeente bent kunt u doorgaan naar 'Vragen voor provincies'.

Deel 3: Vragen voor Gemeenten

- Hoe staat u als gemeente tegenover luchtvaart in uw gemeente? Licht uw antwoord toe.

Positief	Negatief	Neutraal
----------	----------	----------

- Is u bekend of er in uw gemeente klachten zijn met betrekking tot TUG-ontheffingen? Of heeft u zelf weleens een klacht ingediend omtrent TUG-ontheffingen? Zo ja, kunt u aangeven wat de aard was van deze klacht?

Ja	Nee
----	-----

- Hoe staat u er tegenover dat één partij meerdere TUG aanvragen kan doen op één dag in dezelfde omgeving?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Heeft u verder nog vragen of opmerkingen?

Toelichting:

Als u geen provincie bent kunt u doorgaan naar 'Vragen voor TUG-aanvragers'.

Deel 4: Vragen voor provincies

- Heeft er in uw provincie een TUG evaluatie plaats gevonden? Zo ja, wanneer en wat waren de bevindingen?

Ja	Nee
----	-----

- Wat zijn onderwerpen waar u tegenaan loopt bij het TUG beleid in uw provincie?

Toelichting:

- Heeft u verder nog vragen of opmerkingen?

Toelichting:

Als u geen TUG-aanvrager bent kunt u doorgaan naar 'Afsluitende vragen'.

Deel 5: Vragen voor aanvragers

Hoe vaak vraagt u een ontheffing aan per jaar in Provincie Zuid-Holland? Kruis aan wat van toepassing is:

Nooit	< 40	40 - 100	>100
-------	------	----------	------

- Welke type ontheffing vraagt u doorgaans aan? Kruis aan wat van toepassing is:

Enmalig	Locatie gebonden	Generiek	N.v.t.
---------	------------------	----------	--------

- Hoeveel vliegbewegingen (i.e. één vliegtuigbeweging is een start of landing) maakt u doorgaans per jaar in Provincie Zuid-Holland?

Geen	< 40	40 - 100	>100
------	------	----------	------

- Worden de aangevraagde TUG-ontheffingen altijd verleend? Zo nee, geef aan hoe vaak een aangevraagde TUG-ontheffing gemiddeld werd afgewezen en wat de reden voor afwijzing was?

Ja	Nee	n.v.t.
----	-----	--------

- Ontvangt u duidelijk geformuleerde terugkoppeling van DCMR of Omgevingsdienst Haaglanden als een TUG-aanvraag is afgewezen? Wat maakt dat u de terugkoppeling duidelijk of onduidelijk is?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening	n.v.t.
----	-----	----------	-------------	--------

- Ontvangt u duidelijk geformuleerde terugkoppeling van DCMR of Omgevingsdienst Haaglanden als een TUG-aanvraag is goedgekeurd? Zo ja, wat maakt dat u de terugkoppeling duidelijk vindt?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening	n.v.t.
----	-----	----------	-------------	--------

- Heeft u in het verleden een klacht ingediend bij DCMR met betrekking tot TUG-ontheffingen? Zo ja, waar ging dat over?

Ja	Nee	n.v.t.
----	-----	--------

- Hoe staat u er tegenover dat één partij meerdere TUG aanvragen kan doen op één dag in dezelfde omgeving?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat een TUG aanvrager derden mag machtigen voor het uitvoeren van de vlucht?

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Bent u van mening dat de procedure voor het aanvragen van de TUG-ontheffing makkelijk en soepel verloopt? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Vraagt u ook TUG-ontheffingen aan in andere provincies? Zo ja, in welke provincies?

Ja	Nee
----	-----

- Wat vindt u van beleidsregel LEO 2019 van de Provincie Zuid-Holland in vergelijking met het TUG beleid van andere provincies? Licht uw antwoord toe.

Toelichting:

- Zijn er onduidelijkheden in beleidsregel LEO 2019 van de Provincie Zuid-Holland in vergelijking met andere provincies? Licht uw antwoord toe.

Ja	Nee	Neutraal	Geen mening
----	-----	----------	-------------

- Heeft u verder nog vragen of opmerkingen?

Toelichting:

Deel 6: Afsluitende vragen

- Zijn er bedrijven of specifieke burgers waarvan u vindt dat wij in gesprek mee moeten gaan?

Toelichting:

- Heeft u verder nog overige vragen of opmerkingen?

Toelichting:
