



DATUM	10 oktober 2017	AFDELING	UFL-E (opdrachtgeversunit)
NUMMER	81BF18F0	REFERENTIE	mr. M.J.C. Schouten
UW BRIEF VAN	12 september 2017	DOORKIESNUMMER	030-2583643
UW NUMMER	81BE8BF8	E-MAILADRES	maurits.schouten@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	n.v.t.	ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het college van GS, gesteld door dhr. H. van Essen van GroenLinks betreffende TUG-ontheffing helikoptervluchten (d.d. 11-09-2017)

#### Toelichting

Op 27 maart 2017 is er door Gedeputeerde Staten van Utrecht een TUG-ontheffing verleend aan Heliflight Holland B.V. voor een locatie nabij Gein-Zuid te Abcoude. Het zou hierbij gaan om het 50 keer opstijgen en landen van helikopters op 12 dagen in 2017. De vereniging Spaar het Gein heeft op 5 mei 2017 bezwaar gemaakt tegen het verlenen van deze ontheffing, aangezien zij van mening is dat deze helikoptervluchten een rustversturende activiteit betreffen en daarom niet passen bij het Gein-gebied. De vereniging is dan ook van mening dat bij het verlenen van deze ontheffing in de belangenafweging onvoldoende zwaarte is gegeven is aan het karakter van het gebied en de omgeving. De Awb-adviescommissie heeft het bezwaar van de vereniging Spaar het Gein op 29 augustus jl. gegrond verklaard waarmee de verleende TUG-ontheffing is ingetrokken. De belangrijkste reden hiervoor is dat bij de verlening van de ontheffing naar het oordeel van de commissie een onvoldoende belangenafweging heeft plaatsgevonden, met name als het gaat om de nabijheid van natuurmonumenten, ecologische verbindingzones en de variëteit van flora en fauna. Verder constateert de commissie dat er in zekere zin sprake is van een lacune in de wet- en regelgeving omdat deze alleen toeziet op het opstijgen en landen op een bepaalde plek en dat mogelijke effecten buiten het opstijgen en landen (tijdens de vlucht) niet worden meegenomen, ook niet door andere instanties. Op 8 september 2017 is vervolgens opnieuw een TUG-ontheffing verleend aan Heliflight Holland B.V. voor dezelfde locatie, maar ditmaal voor twee data in 2017 en voor het 10 keer opstijgen en landen van helikopters, dus maximaal 20 vliegbewegingen per dag. De GroenLinks-fractie heeft hierover de volgende vragen:

1. Bent u voornemens om bij toekomstige aanvragen voor TUG-ontheffingen een bredere, en daarmee voldoende, belangenafweging te laten plaatsvinden dan het geval was bij de ontheffing van 27 maart 2017? En dan met name als het gaat om de gronden die naar het oordeel van de Awb-adviescommissie onvoldoende zijn meegewogen bij het verlenen van deze ontheffing? Zo ja, op welke wijze bent u voornemens om dat te gaan doen?

#### **Antwoord:**

*Ja. De TUG-ontheffing van 27 maart 2017 hebben wij, conform het advies van de Awb-adviescommissie van PS en GS, om procedurele redenen ingetrokken vanwege strijdigheid met het motiveringsbeginsel ex art. 3.49 van de Algemene wet bestuursrecht. De door u aangehaalde TUG-ontheffing d.d. 8 september 2017 hebben wij uitvoeriger gemotiveerd. Deze TUG-ontheffing voldoet onzes inziens nu wel aan het motiveringsbeginsel. Aanvragen voor TUG-ontheffingen hebben wij tot op heden altijd beoordeeld op basis van de provinciale beleidsregels<sup>1</sup> d.d. 8 november 2011 (nummer 809793C6) voor het verlenen van ontheffingen voor Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG) in de zin van artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart.*

<sup>1</sup> Medio 2017 is in overleg met alle betrokken partijen en organisaties een start gemaakt met een herijking van deze beleidsregels. Naar verwachting wordt dit traject nog in 2017 afgerond.

*Langs de weg van de in noot 1 aangehaalde herijking van de provinciale TUG-beleidsregels willen wij komen tot een stringenter TUG-beleidskader met meer nadruk op het nut- en noodzaakbeginsel. Het beleidskader c.a. zal betere handvatten bieden om TUG-ontheffingsaanvragen op hun merites te kunnen beoordelen en TUG-ontheffingen en eventuele afwijzende beschikkingen beter en uitvoeriger te kunnen onderbouwen. In elk geval zullen wij standaard voortaan per TUG-aanvraag o.a. het aantal aangevraagde vliegbewegingen beoordelen en – bij twijfel – aanvragers verzoeken alsnog een realistische opgave te doen van het gewenste aantal vliegbewegingen.*

2. Waarom heeft u op 8 september wederom een ontheffing verleend? Bent u van mening dat de bezwaren zoals deze zijn geuit tegen de ontheffing van 27 maart 2017, en welke de Awb-adviescommissie gegrond heeft verklaard, voldoende zijn ondervangen bij het verlenen van de ontheffing van 8 september 2017? Heeft u ditmaal wel een bredere, en daarmee voldoende, belangenafweging plaats laten vinden?

**Antwoord:**

*Wij hebben op 8 september 2017 een nieuwe TUG-ontheffing verleend omdat de aanvraag op alle punten voldeed aan de in ons antwoord op vraag 1 aangehaalde provinciale TUG-beleidscriteria. De nieuwe ontheffing voldoet ook aan de motiveringsvereisten die de Algemene wet bestuursrecht stelt. In de verleende TUG-ontheffing hebben wij ook een goed onderbouwde belangenafweging opgenomen. Ook is er met deze TUG-beschikking in overleg met de aanvrager meer maatwerk geleverd: minder vluchtdagen (2 in plaats van 12) en minder helikoptervluchten (max. 20 vluchten in plaats van max. 600). Wel hebben wij in de nieuwe TUG-ontheffing nog een onjuistheid in de algemene voorwaarden (nr. 2) geconstateerd. Deze onjuistheid is inmiddels door de RUD Utrecht hersteld.*

3. De adviescommissie stelt verder dat er in zekere zin sprake is van een lacune in de wet- en regelgeving als het gaat om het effect van (helikopter)vluchten (buiten het opstijgen en landen om) op de verdere omgeving. Is deze lacune met provinciale regelgeving weg te nemen? Zo ja, is het college voornemens om daar regelgeving voor op te stellen dan wel bestaande regelgeving op aan te passen? Zo ja, op welke termijn kunnen wij dit verwachten? Zo niet, waarom niet en op welke wijze kan deze lacune dan wel worden weggenomen en welke rol wilt u daarin spelen?

**Antwoord:**

*Inderdaad heeft de door ons verleende TUG-ontheffing d.d. 8 september jl. (net als alle andere door ons afgegeven TUG-ontheffingen) uitsluitend betrekking op het opstijgen en landen van helikopters. Aspecten als vluchtroutes en overvliegbewegingen vallen buiten het kader van provinciale TUG-ontheffingen. In de Luchtvaartwetgeving zijn de taken met betrekking tot het gebruik van het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van de luchthavens niet gedecentraliseerd aan de provincies. Deze onderwerpen vereisen bij uitstek uniforme (al dan niet internationaal bepaalde) regelgeving en toepassing. Hier heeft het Rijk, en voor de concrete handhaving de KLPD (dienst luchtvaartpolitie), een handhavende rol in. De provincies zijn in deze nadrukkelijk geen bevoegd gezag. Formeel gezien is er daarom geen sprake van een lacune in de huidige wet- en regelgeving. De actuele handhavingssituatie vloeit immers voort uit een nadrukkelijk in de wet neergelegde scheiding van bevoegd gezag taken. Wij zullen e.e.a. nog nadrukkelijker op de provinciale website tot uitdrukking brengen.*

*De KLPD (dienst luchtvaartpolitie) hanteert een eigen prioritering als het gaat om handhavend optreden en de behandeling van klachten. Meerdere provincies lopen tegen genoemd feit aan. Het betreft hier echter landsbrede wet- en regelgeving die niet door lagere (provinciale) overheden kan worden aangepast. Het probleem staat inmiddels op de agenda van het interprovinciaal luchtvaartoverleg (ICL). Op korte termijn vindt er over dit onderwerp een overleg plaats tussen vertegenwoordigers van het ICL en de Inspectie Leefomgeving en Transport.*

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,

