

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 9 maart 2021

Datum GS-besluit : 13 april 2021

Vragen nr. 24

Vragen van de heer F.A.S. Zoon (Partij voor de Dieren) over het verlenen van een ontheffing voor pretvluchten met helikopter.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 9 maart 2021 door het lid van Provinciale Staten, de heer F.A.S. Zoon (Partij voor de Dieren), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 6 februari 2021 heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) een aanvraag voor ontheffing ontvangen van Experience Events voor pretvluchten met helikopters vanaf een weiland aan de Westdijk in Zuidschiermer. De OD NZKG heeft de ontheffing op 19 februari 2021 verleend¹, waarschijnlijk door gebruik te maken van het provinciale toetsingskader 'Opstijgen of landen met een luchtvaartuig buiten een vliegveld'². Maar hierbij lijkt er geen rekening gehouden te zijn met de omgeving waarover gevlogen wordt.

Het gaat om een zogenaamde "Locatie gebonden ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik" (TUG). De ontheffing is verleend voor maximaal 50 vluchten per dag, van 9.30 uur tot zondondergang, op 4 dagen in 2021. De eerste dag is 21 maart. Dit is nog binnen de termijn dat er zienswijzen kunnen worden ingediend.

Er wordt gevlogen vanaf een weiland dat is gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap Schiermer en nabij een Habitat voor weidevogel gebied, NNN met veel weidevogels en een beschermd Natura 2000 gebied. Tevens is het gelegen aan de rand van Alkmaar en Heerhugowaard.

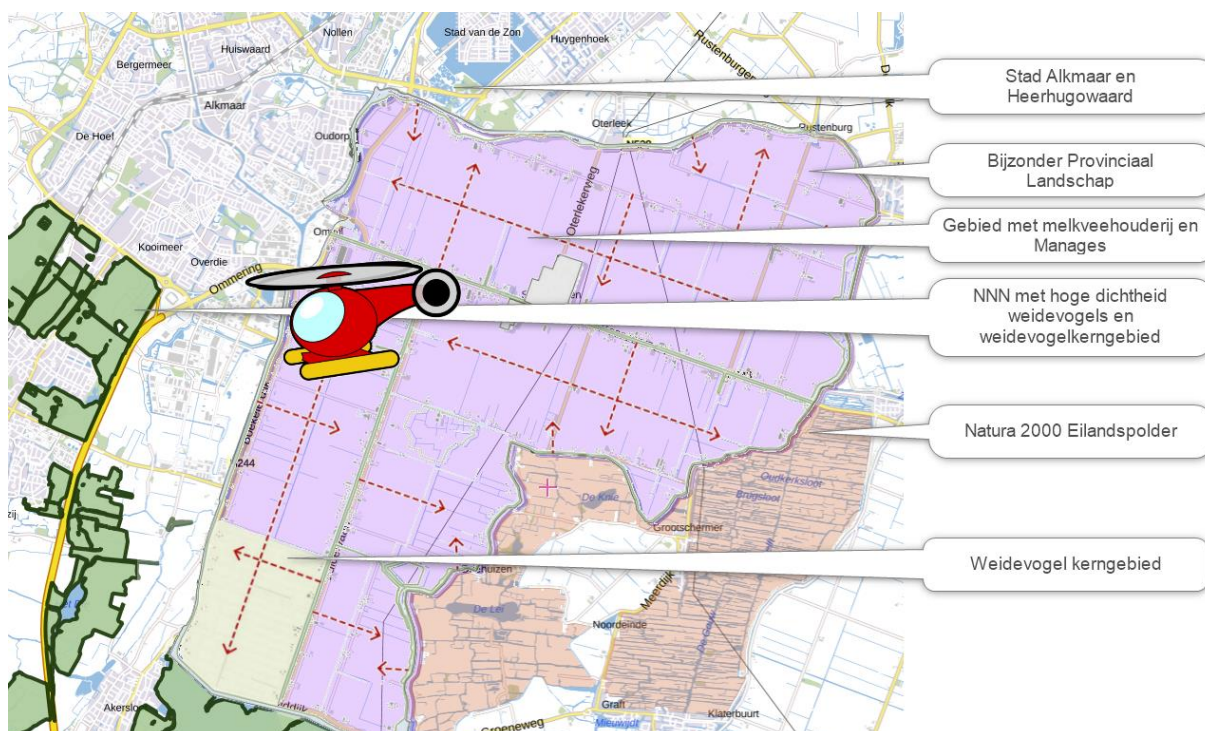
Het habitat voor weidevogels heeft als interpretatie en toetsingscriterium "Het ideale habitat voor weidevogels heeft (...) het ontbreken van verstoring (door (...) activiteiten die geluid en onrust veroorzaken)" en "Kwetsbare weidevogelsoorten keren bij verstoring doorgaans niet terug."

De vluchten zijn voor meerdere dagen en vinden plaats zowel binnen als buiten het broedseizoen.

¹ <https://mozardloket.odnzkg.nl/mozard/document/docnr/19554702>

²

https://product.sduconnect.nl/product.xml?view=product&account_id=214&product_collection_id=741&lokettype=10&product_id=8352



VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Is er bij het afgeven van de ontheffing ook gekeken naar de vluchtplannen? Met andere woorden: is er voor gezorgd dat, vooral tijdens de broedperiode, geen verstoringen plaats vinden aan broedende vogels binnen Weidevogelkerngebieden in BPL en NNN en in Natura 2000 gebieden?

Antwoord 1:

Vluchtplannen:

Er is bij de beoordeling van de aanvraag voor de TUG-ontheffing niet gekeken naar vluchtplannen, dit aspect is geen indieningsvereiste en valt buiten de scope voor de beoordeling van de TUG-aanvraag. De TUG-ontheffing omvat het starten en landen van luchtvaartuigen, het zogenaamde landzijdig gebruik. Is een luchtvaartuig eenmaal los van de grond dan is het luchtzijdig en is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het bevoegd gezag.

Natura 2000-gebieden:

We sluiten negatieve en/of significant versturende effecten op de kwalificerende soorten van het Natura 2000-gebied uit op basis van het Waardenburg-rapport genoemd in de TUG-ontheffing. De afstand tussen de start- en landingslocatie tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Eilandspolder) is 3300 meter. Dat ligt buiten de kritische afstand van 2150/250 meter.

Weidevogelkerngebieden in BPL en NNN zijn geen beoordelingsaspecten voor een aanvraag van een TUG-ontheffing. Hoewel dit niet tot het toetsingskader van de TUG-ontheffing behoort, merken wij hier ten overvloede het volgende over op:

BPL Schermer:

De afstand van de start- en landingslocatie tot het weidevogelkerngebied bedraagt circa 2800 meter. Bij onze toetsing aan de natura 2000-gebieden houden wij op basis van het geldende TUG-beleid een kritische zone aan van 2150 meter.

NNN:

De afstand van de start- en landingslocatie tot de dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland (Locatie Heiloo) bedraagt 3000 meter. Tussen de start- en landingslocatie en dit Natuurnetwerk Nederland zijn industrie/bedrijventerrein/ AFAS-stadion/snelweg A9 (Ring Alkmaar West) gelegen.

De afstand van de start- en landingslocatie tot de dichtstbijzijnde Natuurverbinding bedraagt circa 3600 meter.

Aangezien de afstand van de start- en landingslocatie tot het beoogde weidevogelkerngebied en de NNN gebieden/verbindingen verder zijn gelegen dan de door ons gehanteerde kritische afstanden uit het eerder genoemde Waardenburgrapport, zijn wij van mening dat het zeer onwaarschijnlijk is dat (permanente)verstoring van weidevogels zal optreden als gevolg van de starts/landingen.

Vraag 2:

Wat is de betrokkenheid van de Inspectie leefomgeving en Transport in deze situatie bij handhaving Wet Natuurbescherming en Omgevingsverordening Noord-Holland 2020?

Antwoord 2:

De ILT is de instantie die bevoegd is voor het toezicht en de handhaving voor het luchtzijdige aspect van de Wet luchtvaart, onderdeel 'Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens' en voor de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen', een algemene maatregel van bestuur die direct werkend is bij een TUG-ontheffing. De Inspectie Leefomgeving en Transport is niet het bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020. Deze bevoegdheid ligt bij GS.

De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (verder OD NHN) is door GS gemandateerd om de Wet natuurbescherming uit te voeren, ook voor wat betreft het handhavingsdeel.

Vraag 3:

Hoe wordt voldaan met deze ontheffing aan het toetsingskader uit het Bijzonder Provinciaal Landschap Schermer?

Antwoord 3:

Het BPL Schermer is geen toetsingsaspect bij de beoordeling van de aanvraag voor de TUG-ontheffing. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 4:

Klopt het dat een burgemeester alleen inbreng heeft bij openbare orde en veiligheid bij de starts en landingen, maar geen zeggenschap heeft waar gevlogen wordt?

Antwoord 4:

Dat klopt. Op grond van artikel 35, lid 2 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, wordt de burgemeester in de gelegenheid gesteld om aan te geven of er bedenkingen zijn in het kader van de openbare orde. Van deze gelegenheid heeft de burgemeester gebruik gemaakt. Wij hebben deze reactie verwoord in ons besluit tot ontheffing. Daarnaast is in de wet vastgelegd dat met de TUG ontheffing het starten en landen wordt beoordeeld. Eenmaal van de grond is een luchtvaartuig luchtzijdig en daar is ILT het bevoegd gezag voor.

Vraag 5:

Hoe wordt overlast voor bewoners, waar over gevlogen wordt, voorkomen?

Antwoord 5:

Op de volgende manieren wordt overlast voor bewoners voorkomen:

- Er zijn regels verbonden aan het gebruik van het luchtruim. In principe is het gebruik van het luchtruim vrij, zoals ook de openbare weg vrij te gebruiken is. Ook het gebruik van het luchtruim is aan regels gebonden - luchtvaartuigen zijn verplicht om na de start op een minimum hoogte van 500 ft te vliegen - en zoals aangegeven is het ILT (namens het Ministerie van I&W) het bevoegd gezag voor het luchtzijdige deel. Daarnaast is bij de totstand-koming van de Beleidsregel TUG een geluidsonderzoek uitgevoerd.
- GS hebben in de beleidsregel TUG opgenomen dat maximaal 30 vluchten per dag mogen worden uitgevoerd op een afstand tot woonbebouwing vanaf minimaal 50 meter tot 75 meter. Bij een afstand van 75 meter tot de woonbebouwing mag maximaal 50 vluchten per dag worden uitgevoerd. Rekening houdend met omwonenden is besloten het maximaal aantal vluchten per dag te allen tijde te limiteren tot 50 per dag. Uit de aanvraag van de betreffende ontheffing blijkt dat de afstand tot de dichtstbijzijnde woonbebouwing 260 meter is en het aantal aangevraagde vluchten maximaal 50 per dag bedraagt. Hieruit blijkt dat er geen strijd is met artikel 7, sub c van de Beleidsregel TUG. De route van de rondvluchten behoort niet tot de bevoegdheid van GS. De bevoegdheid van de route ligt bij de minister van I&W. Afgezien van specifieke gedeelten van het luchtruim zoals naderingsgebieden van luchthavens en een minimum hoogte is het luchtruim boven Nederland relatief vrij voor verkeer; het ministerie stelt daar geen eisen aan.

Vraag 6:

Wat kan GS doen tegen verstorende pretvluchten in en rond kwetsbare gebieden en boven woonkernen die al genoeg luchtvaartoverlast hebben?

Antwoord 6:

Zie ook het antwoord onder 5. De Beleidsregel TUG regelt -binnen de bevoegdheid van GS- een aantal zaken ten aanzien van het toestaan van een maximum aantal starts en landingen in de nabijheid van kwetsbare gebieden, zoals stiltegebieden, Natura 2000-gebieden. Verder is het luchtruim vrij te gebruiken, gelijk aan het gebruik van de openbare weg. Zolang de aanvraag voldoet aan het wettelijke en beleidsmatig kader voor TUG- starts en -landingen, wordt de ontheffing verleend. Het vliegen is een luchtzijdig aspect en daarvoor is ILT bevoegd.