



Provinciale Staten

Clustercode WL
Ons kenmerk DOC-00744455
Bijlage(n) 2

Uw kenmerk -
Maastricht 1 juli 2025
Verzonden 1 juli 2025

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake vaststelling Beleidsregels TUG 2025

Geachte Staten,

In het door Provinciale Staten vastgestelde 'Beleidskader 2024-2027 Nieuwe energie en een schoon leefmilieu' is de herziening van de Beleidsregels ontheffingen Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik Provincie Limburg (hierna: Beleidsregels TUG 2025) als activiteit opgenomen om bij te dragen aan een schone, gezonde en veilige leefomgeving. De Beleidsregels dragen bij aan het verminderen van geluidsoverlast en het bevorderen van stilte.

Gedeputeerde Staten hebben de ontwerp-Beleidsregels TUG 2024 op 17 september 2024 vastgesteld. U heeft hierover een mededeling portefeuillehouder ontvangen. Op 26 september 2024 zijn deze gepubliceerd in het Provinciaal Blad, zodat een ieder een zienswijze heeft kunnen indienen. De regels hebben ook zes weken ter inzage gelegen van 26 september 2024 tot en met 7 november 2024.

Er zijn drie zienswijzen ingediend. De beleidsregels zijn definitief vastgesteld met de beantwoording van de zienswijzen en de verwerking daarvan in de Beleidsregels. Met deze Beleidsregels TUG 2025 worden de regels verduidelijkt voor het hanteren van het maximale gebruik van een terrein, waarbij het gebruik van een eenmalige ontheffing is beperkt tot één dag. Ook is er een informatieplicht opgenomen voor locatiegebonden en eenmalige ontheffingen. De Beleidsregels TUG 2025 en de beantwoording van zienswijzen zijn bijgevoegd als bijlagen.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

Marc van Caldenberg

PROVINCIAAL BLAD

Officiële naam regeling:	Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025
Citeertitel:	Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025
Naam ingetrokken regeling:	Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart Provincie Limburg 2019
Besloten door:	Gedeputeerde Staten
Onderwerp:	Beleidsregels TUG 2025
Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd:	artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 8a.51, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart, artikel 21, van het Besluit burgerluchthavens en de Regeling burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (Rbml)
Datum inwerkingtreding:	de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad
Looptijd regeling:	van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad tot - (geen einddatum)
Verantwoordelijk Cluster:	Wonen en Leefomgeving

Gedeputeerde Staten van Limburg maken ter voldoening aan het bepaalde in de Wet luchtvaart bekend dat zij in hun vergadering van 1 juli 2025 het volgende besluit hebben genomen:

Gedeputeerde Staten van Limburg,

Gelet op artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 8a.51, eerste en tweede lid van de Wet luchtvaart, artikel 21, van het Besluit burgerluchthavens, en de Regeling burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (Rbml),

BESLUITEN

vast te stellen de Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025.

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

Artikel 1 - Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. cumulatie van nadelige effecten: de nadelige gevolgen van het gebruik van in elkaars nabijheid gelegen terreinen voor het opstijgen en/of landen;

- b. geluidgevoelig gebouw: geluidgevoelig gebouw als bedoeld in artikel 3.21, van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl);
- c. eenmalige TUG-ontheffing: een ontheffing voor het opstijgen van of landen op een gespecificeerd terrein gedurende één dag;
- d. generieke TUG-ontheffing: een ontheffing voor het opstijgen van of landen op een niet nader gespecificeerde terrein;
- e. helikopter: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, van het Besluit burgerluchthavens;
- f. L_{den} : Level day-evening-night, is een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaaï uit te drukken over een heel etmaal, uitgedrukt in dB;
- g. L_{Amax} : het maximaal geluidsniveau gedurende een bepaalde periode, uitgedrukt in dB(A);
- h. locatiegebonden TUG-ontheffing: een ontheffing voor het meermaals opstijgen van of landen op een nader gespecificeerd terrein;
- i. luchtvaartuig: een luchtvaartuig als bedoeld in artikel 21, van het Besluit burgerluchthavens;
- j. Natura 2000-gebied: een gebied dat is aangewezen onder de Vogelrichtlijn of onder de Habitatrichtlijn;
- k. Natuurnetwerk Nederland (NNN): samenhangend netwerk van robuuste natuurgebieden, ecologische verbindingzones en agrarische gebieden met natuurwaarden, waarbinnen ecosystemen met daarbij behorende soorten duurzaam kunnen voortbestaan;
- l. RVGLT: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen;
- m. stiltegebied: een stiltegebied als bedoeld in de vigerende Omgevingsverordening Limburg;
- n. terrein: een terrein waarvoor geen luchthavenregeling of -besluit is vastgesteld. Locaties die minder dan 1000 meter van elkaar verwijderd zijn, worden beschouwd als één en hetzelfde terrein;
- o. TUG-ontheffing: een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik vanaf een terrein dat geen luchthaven is.

Artikel 2 - **Aanvraag en volgorde van besluitvorming**

1. Gedeputeerde Staten nemen een aanvraag voor een TUG-ontheffing in behandeling als het standaard (digitaal) aanvraagformulier volledig is ingevuld, rechtsgeldig is ondertekend en is voorzien van alle bijlagen zoals aangegeven op het formulier. Gedeputeerde Staten nemen enkel een aanvraag in behandeling als het aanvraagformulier wordt verzonden naar het op het aanvraagformulier aangegeven adres, dan wel digitaal wordt verzonden middels eHerkenning (aanvragen van organisaties) of DigiD (aanvragen van particulieren). Het aanvraagformulier is te vinden op de website van de Provincie Limburg. Een aanvraag per e-mail wordt niet in behandeling genomen..
2. Gedeputeerde Staten nemen geen aanvragen voor het volgende kalenderjaar in behandeling vóór 1 oktober van het voorafgaande jaar.
3. Een aanvraag voor een TUG-ontheffing wordt behandeld op volgorde van binnenkomst van de volledige en ontvankelijke aanvraag.

Artikel 3 - Soorten TUG-ontheffingen

Gedeputeerde Staten kunnen een eenmalige, locatiegebonden of generieke TUG-ontheffing verlenen.

Artikel 4 - Duur en maximum aan gebruik eenmalige TUG-ontheffingen

Een eenmalige TUG-ontheffing kan worden verleend voor een vooraf gespecificeerd terrein, voor het opstijgen van en landen op dat terrein op een vooraf aangegeven datum en tijdstip op één dag per kalenderjaar met een maximum van 25 keer opstijgen en/of 25 keer landen.

Artikel 5 - Duur en maximum aan gebruik van een locatiegebonden TUG-ontheffing

1. Een locatiegebonden TUG-ontheffing kan worden verleend:
 - a. voor ten hoogste de duur van een kalenderjaar, en
 - b. voor het uitvoeren van maximaal tweemaal twee opstijgingen en/of landingen per dag op een terrein, voor maximaal twaalf dagen per jaar.
2. Voor het bepalen van de aantallen keren opstijgen en landen op een terrein zoals bedoeld in het eerste lid onder b worden meegeteld het opstijgen en landen uitgevoerd in het kader van een generieke ontheffing op datzelfde terrein.

Artikel 6 - Duur en maximum aan gebruik van een generieke TUG-ontheffing

1. Een generieke TUG-ontheffing wordt voor ten hoogste de duur van een kalenderjaar verleend.
2. Per terrein mag vanwege de TUG-ontheffingen gezamenlijk:
 - a. per kalenderjaar niet meer dan 24 keer worden opgestegen en 24 keer worden geland verdeeld over maximaal twaalf dagen in dat jaar;
 - b. per dag niet meer dan twee keer worden opgestegen en twee keer worden geland.
3. Gedeputeerde Staten stellen de houders van een generieke TUG-ontheffing zo spoedig mogelijk op de hoogte bij het bereiken van de in het tweede lid bedoelde maxima op een terrein.

Hoofdstuk 2 - Weigeringsgronden

Artikel 7 - Ligging terrein ten opzichte van beschermde gebieden of woningen

1. Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien de aanvraag ziet op het opstijgen of landen in de navolgende gebieden inclusief bufferzone:
 - a. een Natura 2000-gebied, tenzij artikel 8, sub a, van deze Beleidsregels van toepassing is;
 - b. het Natuurnetwerk Nederland, tenzij artikel 8, sub a, van deze Beleidsregels van toepassing is;
 - c. een stiltegebied, tenzij artikel 8, sub b, van deze Beleidsregels van toepassing is;
2. Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien de aanvraag ziet op het opstijgen van of landen op een terrein dat is gelegen binnen de in tabel 1 bij dit artikel vermelde afstanden tot één of meerdere geluidsgevoelige gebouwen, tenzij artikel 8, sub c, van deze Beleidsregels van toepassing is.
3. Op de website van de Provincie Limburg publiceren Gedeputeerde Staten ter indicatie kaartmateriaal behorend bij deze Beleidsregels, waarop de verschillende gebieden in het eerste en tweede lid in kaart zijn gebracht.

Tabel 1: Afstanden tot één of meerdere geluidsgevoelige gebouwen op basis van piekbelasting van 70 resp. 65 dB(A)

Type ontheffing	Afstand tot geluidsgevoelige gebouw(en) (m)	
	70 dB(A)	65 dB (A)
maximale belasting (L_{Amax})	van 7.00 tot 19.00 uur	van 19.00 tot 23.00 uur
Helikopters (eenmalige en locatiegebonden ontheffingen)		
Lden-categorie 11	150	250
Lden-categorie 10	250	400
Lden-categorie 12	350	800
Lden-categorie 14	500	1000
Helikopters (generieke ontheffing)	100	100
Overige luchtvaartuigen	150	150

Artikel 8 - Uitzonderingen ligging terrein bij beschermde gebieden of woningen

1. In afwijking van artikel 7 kunnen Gedeputeerde Staten besluiten een ontheffing te verlenen voor het opstijgen van en landen op een terrein binnen:
 - a. de zone van 1.100 meter, 900 meter respectievelijk 250 meter rondom een Natura 2000-gebied of NNN-gebied, als is aangetoond dat het geluidsniveau in het Natura 2000-gebied of NNN-gebied, gerekend vanaf 50 m van de grens van het gebied de waarde van 42 dB(A) (gedurende het opstijgen en landen, L_{Amax}) niet overschrijdt;
 - b. de zone van 1.100 meter, respectievelijk 900 meter van een stiltegebied, waarbij de afstand kan worden verkleind, als is aangetoond dat het geluidsniveau in het stiltegebied, gerekend vanaf 50 m vanaf de rand van het stiltegebied, de waarde van 40 dB(A) (gedurende het opstijgen en landen, L_{Amax}) niet overschrijdt;
 - c. binnen de in tabel 1 genoemde afstanden, waarbij de afstand kan worden verkleind, als is aangetoond dat het piekniveau bij het geluidsgevoelige gebouw of een andere geluidsgevoelige bestemming niet meer is dan de volgende maximale geluidsniveaus (L_{Amax}):
 - 70 dB(A) L_{Amax} gedurende de dagperiode (van 7.00 tot 19.00 uur), en
 - 65 dB(A) L_{Amax} gedurende de avondperiode (19.00 tot 23.00 uur).

Artikel 9 - Openbare orde en veiligheid

Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien de burgemeester van de betreffende gemeente heeft aangegeven dat de openbare orde of veiligheid door het opstijgen en/of landen in ontoelaatbare mate in het geding is.

Artikel 10 - Schriftelijke instemming rechthebbende van een terrein

1. Gedeputeerde Staten weigeren een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing indien de rechthebbende van het terrein niet schriftelijk heeft ingestemd met het gebruik van het terrein voor het opstijgen en landen.

2. Gedeputeerde Staten trekken een generieke TUG-ontheffing in, indien de ontheffinghouder niet beschikt over een schriftelijke instemming van de rechthebbende met het gebruik van het betreffende terrein voor het opstijgen en landen.
3. Aan de TUG-ontheffing verbinden Gedeputeerde Staten het voorschrift dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig de instemming bij zich moet hebben bij gebruik van het terrein.

Artikel 11 - Periode waarin niet mag worden opgestegen en geland

Gedeputeerde Staten bepalen in de TUG-ontheffing dat een terrein gebruikt mag worden van 7:00 uur tot het einde van de daglichtperiode, zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit Luchtverkeer 2014. Gedeputeerde Staten weigeren de TUG-ontheffing indien deze wordt gevraagd voor het opstijgen of landen gedurende de nachtperiode, welke aanvangt om 23.00 uur en eindigt om 07.00 uur.

Artikel 12 - Cumulatie van nadelige effecten

1. Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien een ontoelaatbare cumulatie van nadelige effecten ontstaat, tenzij er sprake is van zwaarwegende belangen.
2. Van een ontoelaatbare cumulatie van nadelige effecten is in ieder geval sprake als:
 - a. het aantal gevraagde gebruiksdagen op één en hetzelfde terrein de 12 dagen per kalenderjaar overstijgt, of
 - b. het aantal aangevraagde opstijgen en/of landingen van een of meer gebruikers op een en hetzelfde terrein het maximaal aantal opstijgingen en/of landingen voor het betreffende terrein overstijgt;
 - c. de aanvraag om een TUG-ontheffing betrekking heeft op een terrein gelegen op minder dan 1.000 meter van een terrein waarop een andere eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing betrekking heeft, of
 - d. de aanvraag om een eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing betrekking heeft op een terrein gelegen op minder dan 1.000 meter van een terrein waarop een andere eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing betrekking heeft, en het geheel van deze ontheffingen het recht geeft op meer dan de in sub a en b aangegeven aantallen.
 - e. Een eenmalige ontheffing wordt geweigerd indien voor het desbetreffende terrein al een eenmalige of een locatiegebonden ontheffing is verleend.
 - f. Een eenmalige ontheffing wordt geweigerd als op het desbetreffende terrein al gebruik is gemaakt van een generieke ontheffing.
 - g. Een locatiegebonden ontheffing wordt geweigerd indien voor het desbetreffende terrein al een eenmalige ontheffing is verleend.
3. Als er sprake is van zwaarwegende belangen, zoals bedoeld in het eerste lid, en er ondanks ontoelaatbare cumulatie van nadelige effecten een ontheffing wordt verleend, kunnen Gedeputeerde Staten voorwaarden verbinden aan de ontheffing om de effecten te minimaliseren.

Artikel 13 - Bereiken van de toegestane maxima aan gebruik van een terrein

Gedeputeerde Staten bepalen in de TUG-ontheffing dat het opstijgen van of landen op een terrein niet meer is toegestaan wanneer van Gedeputeerde Staten een mededeling is ontvangen als bedoeld in artikel 6, derde lid, van deze Beleidsregels.

Artikel 14 - Weigeren TUG-ontheffing bij overtreding voorschriften

Gedeputeerde Staten kunnen de TUG-ontheffing weigeren, wanneer een aanvrager in de afgelopen vijf jaar een voorschrift uit een eerder aan hem verleende TUG-ontheffing heeft overtreden.

Hoofdstuk 3 - Voorschriften

Artikel 15 - Beperking overlast en schade

1. Gedeputeerde Staten nemen in de TUG-ontheffing op dat overlast en schade voor omwonenden en omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt, voor zover dat redelijkerwijs van de ontheffinghouder kan worden verlangd.
2. Ter uitvoering van het eerste lid kunnen verdere voorschriften worden opgenomen in de TUG-ontheffing.

Artikel 16 - Meldingsplicht

1. Gedeputeerde Staten nemen in de TUG-ontheffing het voorschrift op dat de ontheffinghouder het voornemen tot opstijgen en landen meldt aan Gedeputeerde Staten via het daartoe door Gedeputeerde Staten opgestelde (digitaal) meldformulier .
2. Gedeputeerde Staten publiceren op de website van de Provincie Limburg een standaard (digitaal) meldformulier voor het melden van voorgenomen opstijgingen en landingen.
3. Het aantal gemelde opstijgingen en/of landingen wordt beschouwd als de daadwerkelijk uitgevoerde opstijgingen en/of landingen, tenzij binnen 72 uur na het tijdstip waarop de opstijgingen en/of landingen hadden moeten plaatsvinden, de ontheffinghouder Gedeputeerde Staten informeert dat deze niet hebben plaatsgevonden.

Artikel 17 - Informatieplicht omwonenden

1. Gedeputeerde Staten kunnen, indien er sprake is van bijzondere omstandigheden, in de eenmalige of locatiegebonden TUG-ontheffing bepalen dat omwonenden en andere belanghebbenden door de ontheffinghouder vooraf moeten worden geïnformeerd over het gebruik van de TUG-ontheffing en over de daarvan te verwachten overlast van het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
2. Gedeputeerde Staten kunnen in de TUG-ontheffing een voorschrift opnemen dat de omwonenden en andere belanghebbenden door de ontheffinghouder worden geïnformeerd over de wijze waarop klachten bij Gedeputeerde Staten kunnen worden ingediend.

Hoofdstuk 4 - Overige bepalingen

Artikel 18 - Register

1. Gedeputeerde Staten houden een register bij waarin onder andere het volgende wordt bijgehouden:
 - a. De terreinen waarop het opstijgen en landen heeft plaatsgevonden en de aanduiding van het aantal opstijgingen en landingen per terrein;
 - b. Het aantal keren dat de ontheffinghouder gebruik heeft gemaakt van de ontheffing;
 - c. De ontheffinghouders.
2. Op verzoek geven Gedeputeerde Staten aan een belanghebbende informatie over de gegevens uit het register. Geen gegevens worden verstrekt over de identiteit van de ontheffinghouder.

Artikel 19 - **Intrekken ontheffing**

1. Gedeputeerde Staten kunnen de door hun verleende TUG-ontheffing intrekken, wanneer:
 - a. daar door de ontheffinghouder om is verzocht;
 - b. de redenen, waarom de ontheffing is verleend, zijn komen te vervallen;
 - c. de ontheffinghouder de daaraan verbonden voorschriften of beperkingen niet naleeft, ongeacht de aard en de ernst van de overtreding;
 - d. de gegevens op grond waarvan de ontheffing is verleend zodanig onjuist of onvolledig blijken te zijn dat, waren de juiste gegevens bekend geweest, een andere beslissing zou zijn genomen;
 - e. de ontheffing in strijd met wettelijke voorschriften is verleend;
 - f. de omstandigheden na verlening van de ontheffing zodanig zijn gewijzigd, dat deze niet zonder beperkingen of voorwaarden, of onder andere beperkingen of voorwaarden zou zijn verleend, indien deze omstandigheden op het tijdstip waarop de ontheffing is verleend zouden hebben bestaan.

Artikel 20 - **Kennisgeving**

Ontheffingen, zoals bedoeld in artikel 1, onder c en h worden gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Ontheffingen, zoals bedoeld in artikel 1, onder d, worden op de website van de Provincie Limburg gepubliceerd.

Hoofdstuk 5 - Slotbepalingen

Artikel 21 - **Intrekking en Overgangsrecht**

1. De Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart Provincie Limburg 2019 worden ingetrokken.
2. Op een TUG-ontheffing die is verleend op grond van de Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein voor luchtvaart Provincie Limburg 2019 blijven de Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein voor luchtvaart Provincie Limburg 2019 van toepassing.
3. Aanvragen voor een TUG-ontheffing die zijn ingediend voor inwerkingtreding van Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025 zullen worden afgehandeld op grond van voornoemde Beleidsregels, tenzij deze voor aanvrager nadeliger zijn.

Artikel 22 - **Inwerkingtreding**

Deze Beleidsregels treden in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie in het Provinciaal Blad.

Artikel 23 - **Citeertitel**

Deze Beleidsregels worden aangehaald als “Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025”.

Maastricht, d.d. 1 juli 2025

Gedeputeerde Staten voornoemd

de voorzitter,

de heer E.G.M. Roemer

secretaris,

de heer D.F. Timmer

Toelichting

Algemene toelichting

Artikel 8a.51, van de Wet luchtvaart geeft Gedeputeerde Staten de bevoegdheid een ontheffing te geven die het mogelijk maakt dat bepaalde luchtvaartuigen opstijgen en landen buiten een luchthaven. Dit mag alleen als het gaat om tijdelijke en uitzonderlijke gevallen en wordt daarom een TUG-ontheffing genoemd. Op grond van wijzigingen in het Besluit burgerluchthavens is het voor bepaalde soorten luchtvaartuigen of vluchten niet meer nodig een ontheffing aan te vragen. Alleen de luchtvaartuigen genoemd in artikel 21 van het Besluit Burgerluchthavens dienen een ontheffing aan te vragen voor het opstijgen en landen buiten een reguliere luchthaven. Vrije ballonnen, schermzweefvliegtuigtoestellen en zeilvliegtuigen vallen niet meer onder artikel 21, net zoals de zogenaamde RPA's (remotely piloted aircraft, op afstand bestuurde luchtvaartuigen, ook wel drones), waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt. Maatschappelijke vluchten ten behoeve van spoedeisende medische hulp (HEMS), Search en Rescue (SAR), uitoefening van politietaken en het voorkomen, beperken of bestrijden van brand vallen ook niet onder deze Beleidsregels (artikel 20 Besluit burgerluchthavens).

Bij de beoordeling of een ontheffing in het kader van de TUG kan worden verleend, wordt gekeken naar de opstijg- en/of landingslocatie. Zodra het luchtvaartuig van de startbaan los komt, is sprake van gebruik van het luchtruim. Dit wordt ook wel het luchtzijdige gebruik genoemd. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt volledig bij het Rijk: de aan- en uitvliegroutes, de circuits en de wijze waarop deze moeten worden gevlogen. Het gebruik van het luchtruim kan niet met een (provinciale) ontheffing worden gereguleerd. Het opnemen van een verbod om over een bepaald gebied te vliegen is dan ook niet mogelijk. De KNVvL heeft voor de recreatieve luchtvaart een gedragscode opgesteld 'Verantwoord Vliegen', waarin is afgesproken dat bij de planning van en tijdens de vluchttuitvoering de natuurbeschermingsgebieden in principe zoveel als mogelijk zullen worden vermeden¹. Ook de stiltegebieden worden hieronder verstaan².

Daarnaast is de Regeling Veilig Gebruik van een Luchthaven en andere Terreinen (RVGLT) van kracht. Het gaat dan bijvoorbeeld over de aanleg, inrichting, uitrusting en gebruik van het terrein of op de veiligheid op en rond het terrein. Ook een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik moet voldoen aan de in de RVGLT gestelde regels. De toetsing en handhaving gebeurt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Deze regeling valt buiten de bevoegdheid van de provincie.

De Beleidsregels voor het verlenen van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2025" (hierna: Beleidsregels) vervangen de op 2 juli 2019 vastgestelde Beleidsregels ontheffingen tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart provincie Limburg (Provinciaal blad nr. 5641, 2 juli 2019).

¹ [Gedragscode GA met toelichting v1.0 0.pdf](#)

² [Kamerstuk 26893, nr. 52 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

Doel beleidsregels

Deze Beleidsregels zijn opgesteld om de voorwaarden waaronder een ontheffing kan worden verleend, duidelijk te maken. Hierbij wordt gezocht naar een balans tussen de (bedrijfsmatige) belangen van de luchtvaartbedrijven en de recreatieve luchtvaart enerzijds en de algemene, ruimtelijke en milieubelangen anderzijds. De mate van geluidshinder is leidend voor afstand tot gebieden en woningen. Ook het aantal keer opstijgen en landen per dag is een afwegingscriterium bij het bepalen van de duur van de ontheffing. Voor derde-belanghebbenden, zoals gemeenten, omwonenden en beheerders van natuurgebieden geven deze Beleidsregels duidelijkheid en zekerheid, onder meer over de omvang van de toegestane geluidshinder.

Ontwerp-beleidsregels

Voor de Beleidsregels is afdeling 3.4, van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. De ontwerp 'Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2024' zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 17 september 2024. Op 26 september 2024 zijn deze gepubliceerd in het Provinciaal Blad en hebben zes weken ter inzage gelegen tot en met 7 november 2024.

Andere geldende wet- en regelgeving

Voor het opstijgen en landen op een terrein buiten een luchthaven moet ook rekening worden gehouden met andere wet- en regelgeving dan de Wet luchtvaart, zoals de Omgevingswet. Het opstijgen en landen kan bijvoorbeeld invloed hebben op de leefgebieden van beschermde diersoorten of een gebied kan worden beschermd door de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn. Het verstoren van beschermde diersoorten moet voorkomen worden.

Het is aan de aanvrager/houder van de TUG-ontheffing om te onderzoeken of er op grond van andere wet- en regelgeving een ontheffing of vergunning nodig is. De toepasselijke wet- en regelgeving bevatten geen gronden voor weigering van de gevraagde ontheffingen wegens strijd met een omgevingsplan. De aanvrager zal zelf moeten toetsen of in het desbetreffende omgevingsplan is opgenomen dat een locatie niet mag worden gebruikt voor het incidenteel opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2 Aanvraag en volgorde van besluitvorming en artikel 9 Openbare orde en veiligheid

Gedeputeerde Staten dienen binnen vier weken te beschikken op een ontheffingsaanvraag, zoals bepaald in artikel 35, eerste lid van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVLTG). Overeenkomstig artikel 35, tweede lid van de RVLTG wordt de ontheffing niet verleend voordat Gedeputeerde Staten over de aanvraag overleg hebben gevoerd met de burgemeester van de gemeente waarin het betreffende terrein ligt. De burgemeester kan het gebruik van het terrein verbieden in het kader van openbare orde en veiligheid. Mocht dit zo zijn, dan wordt er geen ontheffing afgegeven. In de praktijk ontvangt de gemeente een e-mail met het verzoek om binnen de termijn dat GS moeten beschikken (vier weken) te reageren. Een dergelijke weigering kan alleen betrekking hebben op aspecten van openbare orde en veiligheid.

Sinds het verlenen van TUG-ontheffingen (2009) door de Provincie Limburg is het niet voorgekomen dat op grond van de openbare orde en veiligheid een ontheffing is geweigerd.

In principe worden aanvragen in volgorde van binnenkomst van de aanvraag behandeld. Dit ligt anders wanneer de aanvraag niet compleet is en dus moet worden aangevuld. In dat geval wordt de aanvraag pas in behandeling genomen vanaf het moment dat de aanvraag compleet is. Hier wordt artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Overigens kan een aanvraag niet eerder worden gedaan dan vanaf 1 oktober voorafgaande aan het kalenderjaar waarop de TUG-ontheffing betrekking zal hebben. Deze bepaling is nodig om te voorkomen dat een aanvraag lang voor het daadwerkelijk gebruik van de TUG-ontheffing plaatsvindt en op die manier het aantal beschikbare opstijgingen/landingen op een terrein kan toekomen aan maar één of enkele aanvrager(s). Het aanvraagformulier wordt ter beschikking gesteld via de website van de Provincie Limburg.

Artikel 3 Soorten TUG-ontheffingen

Een TUG-ontheffing kan worden verleend voor het opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen. Het kan gaan om een afzonderlijke opstijging of landing, maar ook om een opstijging én landing. De Provincie Limburg heeft gekozen voor een drietal TUG-ontheffingsvormen. De aanvrager wordt op deze manier in staat gesteld een TUG-ontheffing aan te vragen die past bij de situatie. Een generieke en locatiegebonden TUG-ontheffing geldt voor een periode van ten hoogste een kalenderjaar. Daarna moet een nieuwe TUG-ontheffing worden aangevraagd.

Een generieke TUG-ontheffing kan worden verleend voor terreinen die in de ontheffing niet zijn gespecificeerd. De plaats en het tijdstip staan bij aanvraag over het algemeen niet vast. In principe is elk terrein in deze provincie dat voldoet aan de voorschriften uit de generieke TUG-ontheffing (en wettelijke vereisten) geschikt om op te stijgen en te landen. Het instrument van de generieke TUG-ontheffing wordt (vaak) gebruikt voor commerciële helikoptervluchten (taxivervoer).

De eenmalige TUG-ontheffing wordt aangevraagd voor een specifiek terrein. Met deze ontheffing wordt onder voorwaarden een intensiever gebruik door luchtvaartuigen toegestaan. Aangezien een intensiever gebruik meer hinder met zich meebrengt voor natuur en omwonenden, zijn de afstandsnormen groter dan voor generieke TUG-ontheffingen. Er is een maximum gesteld van één dag en het aantal opstijgingen /landingen is maximaal 50.

De locatiegebonden TUG-ontheffing is een ontheffing voor een specifieke locatie. Deze vorm voorziet bijvoorbeeld in de behoefte aan de flexibiliteit bij helikoptervluchten ten behoeve van het spuiten van gewassen/kassen of ten behoeve van paramotoren. Onder deze categorie vallen ook drones van meer dan 25 kg, die ingezet worden voor het spuiten van kassen.

Artikel 4, 5 en 6 Duur en maximum aan gebruik TUG-ontheffing

Een TUG-ontheffing geldt alleen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als luchthaven. Voor een terrein dat op meer dan 12 dagen per jaar gebruikt wordt of zal worden, is het aanvragen van een luchthavenregeling of –besluit nodig; een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik volstaat dan niet. De ontheffing kan alleen betrekking hebben op terreinen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Wat onder tijdelijk en uitzonderlijk wordt verstaan, is afhankelijk van de soort TUG-ontheffing. Gaat het om een eenmalige ontheffing, dan is een maximum gesteld aan het aantal opstijgingen en landingen op één dag. Dit is ten hoogste 25 keer opstijgen en 25 keer landen. De wetgever heeft in de parlementaire stukken opgemerkt dat in de ontheffing kan worden bepaald dat elk van de terreinen maximaal twee keer per dag en twaalf keer per kalenderjaar mag worden gebruikt. Dat komt neer op achtenveertig keer

opstijgen en landen per locatie. In de eerder vastgestelde Beleidsregels van 2019 is er een maximum gesteld aan het aantal opstijgingen/landingen per dag (vijftig in totaal). Met de interpretatie in de Beleidsregels van 2025 wordt uitleg gegeven aan het begrip uitzonderlijk. Op deze manier kan de overlast voor de omgeving binnen aanvaardbare proporties blijven. Het terugbrengen van het aantal dagen tot één is een verdere beperking van de Beleidsregels. Op deze manier wordt duiding gegeven aan het begrip tijdelijk.

In de generieke ontheffing is een maximum gesteld aan het aantal opstijgingen van en landingen op een terrein. Dit is niet meer dan vier opstijgingen/landingen per dag. Verder is een maximum gesteld aan het aantal dagen per kalenderjaar.

Artikel 7 Ligging terrein ten opzichte van beschermde gebieden of woningen (geluidgevoelige gebouwen)

Er wordt geen ontheffing verleend voor het opstijgen en landen in Natura 2000-gebieden, NNN-gebieden en bijzondere nationale en provinciale natuurgebieden ter bescherming van de ecologische waarden. Tot behoud van rust wordt voor het opstijgen of landen in een milieubeschermingsgebied voor stilte geen ontheffing verleend. In leefgebieden van weidevogels is het opstijgen en landen van luchtvaartuigen in het broedseizoen niet toegestaan. Het herhaaldelijk verstoren van broedvogels kan tot gevolg hebben dat de dieren hun nest verlaten. Voor het broedseizoen wordt de periode van 1 maart tot 1 augustus aangehouden. Hiervoor is de natuurbescherming in de Omgevingswet van toepassing.

Afstanden tot Natura2000-gebieden en NNN-gebieden

Helikopters veroorzaken verstoring doordat de vlieghoogte laag is, de geluidsproductie hoog, en bovendien er meestal geen reguliere vliegroutes gevolgd worden. Uit onderzoek³ blijkt dat het aannemelijk is dat een overvliegende helikopter op een hoogte van 1000 meter geen verstoring van de op de grond levende fauna meer geeft. Een buffer wordt aangehouden om te voorkomen dat er verstoring optreedt in een Natura 2000-gebied, een NNN-gebied of een bijzondere nationaal of provinciaal natuurgebied als gevolg van het opstijgen of landen van het luchtvaartuig. Een luchtvaartuig kan zich met deze afstand op voldoende hoogte begeven voordat het gebied bereikt wordt en op deze wijze is met zekerheid uit te sluiten dat er significant negatieve effecten optreden, dan wel wezenlijke kenmerken worden aangetast. In relatie tot helikopterverkeer spelen vooral de Natura 2000-gebieden die zijn aangewezen voor broedvogelsoorten en/of niet-broedvogelsoorten een rol (Vogelrichtlijn). In gebieden die niet voor vogelsoorten zijn aangewezen (Habitatrichtlijn), is de verstoringsgevoeligheid minder.

Uit onderzoek⁴ blijkt dat bij een geluidsbelasting vanaf 43 dB - 48 dB(A) negatieve effecten (in de zin van afname van aantallen of dichtheden) te verwachten zijn, uitgaande van het gemiddelde geluidsniveau gedurende een opstijging of landing. Indien de grens tussen deze twee getallen wordt gehouden (afgerond 46 dB(A)), dan ligt de afstand waarop effecten te verwachten zijn op 900 meter tot 1.100 meter voor de verschillende typen helikopters (categorie 011, respectievelijk categorie 010). Deze afstanden worden jaarrond gehanteerd voor de Vogelrichtlijngebieden 'de Groote Peel', 'Mariapeel', 'Weerter- en

³ o.a. Bureau Waardenburg, 7 februari 2011, rapport nr.10-180)

⁴ rapport Bureau Waardenburg 20 februari 2013, rapport nr. 12-233

Budelerbergen', 'Maasduinen' en 'Meinweg' vanaf de rand van het gebied. Hier komen één of meer soorten (ook niet-broedvogels) voor die zeer verstoringsoefelig zijn.

Voor de overige Natura2000-gebieden en de NNN-gebieden, die geen stiltegebieden zijn, wordt een zone van 250 meter gehanteerd. Buiten deze gebieden blijft er voldoende ruimte over voor het mogelijk maken van opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen.

Broedseizoen

Het opstijgen en landen van luchtvaartuigen kan een verstorend effect hebben op beschermde diersoorten, vernieling van nesten en eieren. Met name tijdens het broedseizoen zijn vogels bijzonder gevoelig voor verstoring. Het is daarom noodzakelijk dat op een terrein voordat het wordt gebruikt, wordt gecontroleerd of er vogels broeden door middel van een zogenaamde quickscan.

Buiten het broedseizoen zijn vogels niet direct aan een locatie gebonden. Bij enkele verstoringen per dag is nog geen sprake van een significant effect. Bij minder dan vijf verstoringen per dag zijn geen significante effecten te verwachten; vogels kunnen buiten het broedseizoen flexibeler met gewijzigde omstandigheden omgaan.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het beschermingsregime van de natuurbescherming in de Omgevingswet onverkort van toepassing blijft.

Afstand tot stiltegebieden

Bij het bepalen van de afstand tot stiltegebieden wordt de geluidsproductie van het betreffende luchtvaartuig meegewogen. De keuze van de minimale afstand tot stiltegebieden is gebaseerd op de richtwaarde van 40 dB(A) $L_{Aeq,24u}$, zoals opgenomen in Provinciale Omgevingsverordening. Voor het bepalen van de minimale afstand, uitgaande van de maximale geluidsproductie tijdens opstijgen en landen, is uitgegaan van berekeningen van de geluidsproductie van categorie 010 en 011 helikopters. Daarmee is de afstand bepaald van 1.100 meter respectievelijk 900 meter, waarbij op 50 meter binnen het stiltegebied juist wordt voldaan aan de richtwaarde.

Afstanden tot geluidsgevoelige gebouwen

Om hoge piekbelastingen aan geluid te voorkomen zijn eisen gesteld aan de afstand van een terrein voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik ten opzichte van één of meerdere geluidsgevoelige gebouwen. Een L_{Amax} (piekniveau) van 70 dB(A) in de dagperiode (van 7.00 uur tot 19.00 uur) wordt over het algemeen nog als acceptabel beschouwd. Dit betekent voor de avondperiode (van 19.00 uur tot 23.00 uur) een L_{Amax} van 65 dB(A). Boven deze geluidsbelasting is bekend dat er schrikreacties ontstaan. Voor geluidberekeningen kent het rekenvoorschrift voor luchtvaartgeluid (zie Regeling burgerluchthavens) categorie-indelingen voor helikopters te vinden in hoofdstukken 10, 11, 12 en 14 uit de bij de Regeling burgerluchthavens behorende Appendices. Helikopters uit de L_{den} categorie 011 zijn het minst luidruchtig. Daarna volgen met toenemend geluidvermogen helikopters uit de L_{den} categorieën 010, 012 en 014. Vluchten die op basis van een TUG-ontheffing worden uitgevoerd vinden meestal plaats met helikopters die vallen onder de L_{den} categorieën 010 en 011. Met de in te tabel opgenomen afstandscriteria die een TUG-terrein tot één of meerdere geluidsgevoelige gebouwen worden hoge piekbelastingen ten gevolge van het opstijgen en landen in de directe omgeving van de landingsplaats ons inziens voldoende voorkomen.

Helikopters (eenmalige en locatiegebonden ontheffingen)

De gehanteerde afstanden zijn gerelateerd aan de ligging van de 70 dB(A)-contour en de 65 dB(A)-contour (L_{Amax} (piekniveau)) van het maximale geluidsniveau dat tijdens het opstijgen van en landen een helikopter optreedt. De grootte van de contour is afhankelijk van het type helikopter. De helikopters zijn in vier categorieën ingedeeld. De indeling van helikopters in categorieën is gebaseerd op een maximum startgewicht (MTOW).

Helikopters (generieke ontheffingen)

Een generieke ontheffing wordt afgegeven voor twee keer twee opstijgingen/landingen per dag. Omdat het hier over incidentele en kortdurende activiteiten gaat en de hinder beperkt wordt door een maximum van het aantal opstijgingen/landingen, wordt hier een korte afstand van 100 meter gehanteerd en is derhalve een hogere geluidsbelasting toegestaan dan bij locatiegebonden ontheffingen.

Overige luchtvaartuigen

De meest voorkomende, overige gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn paramotors, MLA's (ultralichte motorluchtvaartuigen) en onbemande luchtvaartuigen. Het bronvermogen van deze luchtvaartuigen is veel kleiner dan dat van helikopters. Voor de overige, gemotoriseerde luchtvaartuigen is gekozen voor een afstand van 150 meter. De te verwachten geluidsbelasting op deze afstand bedraagt ongeveer 60 dB(A).

Op de kaarten die bij deze Beleidsregels gehanteerd worden, is ter illustratie aangegeven welke gebieden in aanmerking kunnen komen om eventueel van te kunnen opstijgen en/of op te landen in het kader van de soorten TUG-ontheffingen. Deze indicatieve kaarten kunnen worden geraadpleegd via de website van de Provincie Limburg.

Op de kaarten zijn alleen de uitsluitingsgebieden aangegeven ten opzichte van beschermde gebieden of woningen. De geluidshinder is leidend voor de afstand tot gebieden en woningen. Er kunnen ook andere redenen zijn dat een terrein niet of minder geschikt is, bijvoorbeeld door de ligging ten opzichte van bebouwing, anders dan woningen. Of vanwege de ligging ten opzichte van een luchthaven. Dit kan wel effect hebben op de uiteindelijke keuze het terrein niet te gebruiken, terwijl het gebruik op grond van de Beleidsregels wel is toegestaan. Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer van het luchtruim (vliegroutes): de aan- en uitvliegroutes, de circuits en de wijze waarop deze moeten worden gevlogen. De toetsing en handhaving gebeurt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en valt buiten de bevoegdheid van de provincie.

Artikel 8 Uitzonderingen ligging terrein bij beschermde gebieden of woningen

Indien een aanvrager kan aantonen dat in het specifieke geval waarvoor de TUG-ontheffing wordt aangevraagd, een kleinere afstand tot een gebied of woning volstaat, kunnen Gedeputeerde Staten toestemming verlenen voor het opstijgen en/of landen binnen een kortere afstand. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een stillere helikopter of een drone wordt ingezet.

Artikel 10 Schriftelijke instemming rechthebbende van een terrein

Met het gebruik van een terrein voor 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. Bij het gebruik van een generieke TUG-ontheffing is vaak pas kort van te voren bekend welk terrein zal worden gebruikt. Om die reden is het niet mogelijk bij de aanvraag om een generieke TUG-ontheffing een bewijs van instemming te verlangen. Een bewijs van instemming kan door de ontheffinghouder van een generieke ontheffing dan ook op een later tijdstip worden verkregen, namelijk vlak voor het landen en opstijgen. Voorwaarde is dat de instemming van de rechthebbende op het betreffende terrein reproduceerbaar en verifieerbaar is. Te denken valt bijvoorbeeld aan een instemming in de vorm van een e-mailbericht. De eis van verifieerbaarheid en reproduceerbaarheid brengt met zich mee dat berichten gedurende langere tijd dienen te worden bewaard.

Artikel 11 Periode waarin niet mag worden opgestegen en geland

Er worden beperkingen gesteld aan het tijdstip van opstijgen en landen. Een ontheffing kan niet worden verleend voor het opstijgen en/of landen buiten de daglichtperiode. Dit is van vijftien minuten voor zonsopgang tot vijftien minuten na zonsondergang. In aanvulling daarop mag vóór zeven uur in de ochtend in ieder geval niet worden opgestegen en geland. Als een aanvraag voor een ontheffing wordt gedaan waarbij de opstijging en/of landing vóór 9.00 uur 's ochtends plaatsvindt, of na 21.00 uur 's avonds, en dit door de tijd van het jaar binnen de daglichtperiode valt, dan kan er een informatieplicht worden opgenomen in de TUG-ontheffing voor deze opstijging en/of landing. Dit beperkt de overlast voor de omgeving.

Artikel 12 Cumulatie van nadelige effecten

Kenmerkend voor de gehele regelgeving is dat het moet het gaan om tijdelijk en uitzonderlijk gebruik. Dit is gemaximaliseerd tot 12 keer per jaar. Dit betekent dat een terrein maximaal op 12 dagen voor in totaal 48 opstijgingen/landingen gebruikt kan worden. Het is daarbij niet van belang dat het gaat om een locatiegebonden of eenmalige ontheffing.

Indien een terrein wordt gebruikt voor een eenmalige ontheffing, dan is de overlast voor omwonenden op die ene dag dermate groot, dat dit beperkt moet blijven tot één dag. Van dat terrein kan daarna geen gebruik meer worden gemaakt voor een opstijging of landing in het kader van een locatiegebonden of generieke ontheffing. Zie ook de toelichting bij artikelen 4, 5 en 6.

Artikel 13 Bereiken van de toegestane maxima aan gebruik van een terrein

Artikel 13 bepaalt dat er een maximum is voor het gebruik van een terrein voor het opstijgen of landen met gemotoriseerde luchtvaartuigen. Dit maximum heeft betrekking op het gebruik van een terrein in het kader van de verleende TUG-ontheffingen gezamenlijk. Van het voornemen van een opstijging en/of landing moet melding worden gedaan aan Gedeputeerde Staten (artikel 16). Wanneer het maximale aantal opstijgingen en/of landingen voor de betreffende locatie is bereikt, informeert Gedeputeerde Staten de ontheffinghouders. Vanaf dat moment is het gebruik van het terrein voor het opstijgen en/of landen in het kader van een generieke TUG-ontheffing niet meer toegestaan.

Artikel 14 Weigeren TUG-ontheffing bij overtreding voorschriften en artikel 21 Intrekking

Gedeputeerde Staten handhaven op de voorwaarden die bij de betreffende ontheffing zijn gesteld. Bij het niet naleven van de ontheffing kunnen zij op basis van de Wet Luchtvaart (artikel 11.23, eerste lid), de

Provinciewet (artikel 122, tweede lid) en de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 5.3.2) instrumenten, zoals de bestuurlijke boete, inzetten. Bij overtredingen van de voorwaarden, die zijn verbonden aan de ontheffing, kunnen Gedeputeerde Staten de ontheffing intrekken.

Artikel 15 Beperkingen overlast en schade

In de voorschriften bij een ontheffing zal worden bepaald dat de overlast en schade zoveel als mogelijk moeten worden voorkomen dan wel beperkt. Te denken valt aan het veroorzaken van schade aan eigendommen, zoals gewassen of vee, of van overlast in de vorm van verkeershinder, verkeersonveilige situaties of geluidhinder (bijvoorbeeld door het onnodig lang stationair laten draaien van de motor van het luchtvaartuig).

Artikel 16 Meldingsplicht

De houder van een ontheffing moet bij, voorkeur 48 uur, maar minimaal 24 uur voor het gebruik van het terrein het voornemen melden per e-mail aan de burgemeester van betreffende gemeente, de ILT en Gedeputeerde Staten. De melding aan de burgemeester heeft met name openbare orde en veiligheid als oogmerk. De melding aan de ILT houdt verband met de veiligheid. De melding aan Gedeputeerde Staten heeft met name de controle op de naleving van de voorschriften van de ontheffing als oogmerk. De 24-uurstermijn volgt uit de RVGLT. Indien de opstijging of landing in het weekend of op feestdagen plaatsvindt, wordt de houder van een TUG-ontheffing verzocht de melding eerder te doen, te weten de voorafgaande werkdag vóór 12:00 uur.

Bij de melding geeft de houder van de ontheffing aan op welke tijdstippen het opstijgen en/of landen gepland staat of heeft plaatsgevonden. Als de opstijging en/of landing vóór 9.00 uur 's ochtends plaatsvindt, of na 21.00 uur 's avonds, en dit door de tijd van het jaar binnen de daglichtperiode valt, dan kan de toezichthouder contact opnemen met de houder van de ontheffing.

Een melding wordt beschouwd als een opstijging en/of landing die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Als een aangemelde opstijging en/of landing niet doorgaat, moet de ontheffinghouder Gedeputeerde Staten binnen 72 uur na het geplande tijdstip informeren. In dat geval wordt de melding niet gerekend als een werkelijke opstijging en/of landing en telt deze niet mee voor het maximum aantal toegestane opstijgingen/landingen.

Artikel 17 Informatieplicht omwonenden

Van TUG-ontheffingen wordt altijd een algemene kennisgeving gedaan. Toch kunnen er omstandigheden zijn die het noodzakelijk maken dat een omwonende of eigenaar van een terrein met een gevoelige functie tijdig te informeren over het opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen, zodat zij passende maatregelen kunnen nemen. Bij rondvluchten met meerdere opstijgingen en landingen of bij een meer regelmatig gebruik van een terrein kan het nuttig zijn omwonenden en andere belanghebbenden, zoals beheerders van natuurgebieden vooraf te informeren bijvoorbeeld via een informatiefolder. Hierbij kan ook gewezen worden op de mogelijkheid om klachten in te dienen bij Gedeputeerde Staten. Of deze informatievoorziening daadwerkelijk moet worden toegepast, hangt af van de aard, omvang, frequentie, tijdstip en duur van de verwachte overlast. Als een aanvraag voor een ontheffing wordt gedaan waarbij het opstijgen en/of landen vóór 9.00 uur 's ochtends plaatsvindt, of na 21.00 uur 's avonds, en dit door de

tijd van het jaar binnen de daglichtperiode valt, dan kan er een informatieplicht worden opgenomen in de TUG-ontheffing voor deze opstijging/landing.

Artikel 22 Inwerkingtreding

Deze Beleidsregels treden in werking op de dag na publicatie van het Provinciaal blad waarin het wordt geplaatst. Door de inwerkingtreding van deze Beleidsregels komen de voor dat kalenderjaar reeds (in het kader van de Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik luchtvaart Provincie Limburg 2019) verleende ontheffingen niet te vervallen.

Bijlage 3 Nota Beantwoording zienswijzen

De ontwerp 'Beleidsregels voor het verlenen van ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen anders dan van luchthavens om op te stijgen en te landen Provincie Limburg 2024' zijn door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 17 september 2024. Op 26 september 2024 zijn deze gepubliceerd in het Provinciaal Blad en hebben zes weken ter inzage gelegen tot en met 7 november 2024. Er zijn drie zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat en van een antwoord voorzien. De zienswijzen hebben in een aantal gevallen tot aanpassing van de beleidsregels geleid.

1. Zienswijze 1

1.1. Paramotortrike

1. De paramotortrike behoort tot de vrije luchtporten en is een variant binnen de paramotor community. De paramotortrike is de enige variant die niet onder de vrijstellingsregeling valt en gebruik moet maken van een luchthaven met een luchthavenregeling, luchthavenbesluit of een TUG.

Antwoord:

De Wet luchtvaart kent een ontheffingsplicht voor paramotortrikes. Dit is geregeld in artikel 21 van het Besluit burgerluchthavens. Gedeputeerde Staten zijn niet bevoegd om deze luchtvaartuigen onder de vrijstelling te laten vallen. De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2. Het gebruikmaken van een bestaande luchthaven met een luchthavenregeling of luchthavenbesluit door de paramotortrike is praktisch niet mogelijk. De verschillen in vliegeigenschappen en snelheid van een trike zijn ten opzichte van het reguliere GA luchtverkeer te groot om dat veilig te kunnen doen. Daarnaast is het oprichten van nieuwe luchthavens (voor paramotortrikes) in Nederland in het huidige klimaat verre van realistisch. In de praktijk kunnen paramotortrikes hierdoor alleen starten vanaf een veld met de status van een TUG.

Antwoord:

Indien u een luchthaven voor een paramotortrike wilt aanleggen, kunt u hiervoor op grond van de bestaande Luchthavenverordening een luchthavenregeling aanvragen. Hiervoor betaalt u vooralsnog geen legeskosten.

De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

3. Binnen de beleidsregels die de provincie Limburg heeft opgesteld, wordt zeer terecht onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten luchtvaartuigen. Onder het kopje overige luchtvaartuigen worden de paramotors, MLA's (ultralichte motorluchtvaartuigen) en onbemande luchtvaartuigen genoemd. Het bronvermogen van deze luchtvaartuigen is veel kleiner dan dat van bijvoorbeeld helikopters. Voor de overige luchtvaartuigen is gekozen voor een afstand van 150 meter. De te verwachten geluidsbelasting op deze afstand bedraagt ongeveer 60 dB(A).

Antwoord:

Gedeputeerde Staten hebben in hun beleidsregels rekening gehouden dat deze luchtvaartuigen minder geluid maken dan een helikopter. In artikel 8 wordt aangegeven dat indien een aanvrager kan aantonen dat in het specifieke geval waarvoor de TUG-ontheffing wordt aangevraagd, een kleinere afstand tot een gebied of woning volstaat, kunnen Gedeputeerde Staten toestemming verlenen het opstijgen en landen binnen een kortere afstand.

De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

1.2. Leges voor een TUG

1. De provincie Limburg is voornemens een bedrag van € 934,18 per jaar in rekening te brengen voor de aanvraag van een TUG. Het is opvallend dat de provincie Limburg wel onderscheid maakt tussen de verschillende luchtvaartuigen in relatie tot de inrichting van een TUG, maar geen onderscheid maakt in hoogte van de leges. De inrichting van een TUG voor een paramotor is immers veel minder complex en daarmee veel minder arbeidsintensief in de beoordeling en toewijzing van de TUG. Een bedrag van € 934,18 per jaar is voor een particuliere paramotorvlieger exorbitant hoog. Dit heeft een zeer ontmoedigende werking op de gemiddelde luchtsporter en strookt totaal niet met de faciliterende wetgeving die EASA en onze eigen overheid heeft beoogd om luchtvaart mogelijk te maken. De indiener van de zienswijze roept de provincie op om onderscheid te maken tussen TUG-aanvragen voor commercieel en recreatief gebruik en de leges voor de aanvraag van een TUG door niet-commerciële luchtvaartgebruikers/luchtsporters tot een absoluut minimum te beperken.

Antwoord:

Sinds 2024 worden er voor de TUG-ontheffingen leges geheven op grond van de van de 'Legesverordening Limburg 2024'. Leges zijn geen onderdeel van de beleidsregels, maar zijn onderdeel van de Legesverordening. Deze staat niet open voor bezwaar en beroep. Om de balans tussen gebruik (commercieel versus hobbymatig) en overlast enerzijds en de legeskosten voor een TUG-ontheffing anderzijds te herstellen, zal bij een volgende aanpassing van de Legesverordening worden gekeken naar een gedifferentieerd legestartief voor de TUG-ontheffingen. Een TUG-ontheffing geldt alleen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als luchthaven. Voor een terrein dat op meer dan 12 dagen per jaar gebruikt wordt of zal worden, is het aanvragen van een luchthavenregeling of –besluit nodig; een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik volstaat dan niet. Indien u vaker met een luchtvaartuig wilt kunnen opstijgen en landen, kunt u hiervoor op grond van de bestaande Luchthavenverordening een luchthavenregeling aanvragen. Hiervoor betaalt u vooralsnog geen legeskosten

2. Zienswijze 2

2.1. Betreft: gebruik van MLA vliegtuig vallend onder de TUG ontheffingen

Een MLA vliegtuig is een toestel dat een maximum startgewicht heeft van 600 kg, dit is inclusief 2 personen en brandstof, dit wil zeggen dat het toestel leeg ongeveer maar 350 kg weegt. Een MLA toestel heeft over het algemeen een motor van 100 pk, en produceert 60 dB. In verhouding zijn er weinig MLA's die ook nog eens weinig uren vliegen, en dan vaak op hoogte waardoor geluid niet/nauwelijks hindert. Een wegmotor mag tot 106 dB produceren, zijn zwaarder, meer pk's. Ook zijn er heel veel wegmotoren die veel kilometers op de weg zitten. Het beleid is in mijn ogen onnodig-en buitensporig streng.

Antwoord:

Gedeputeerde Staten hebben in hun beleidsregels rekening gehouden dat verschillende types luchtvaartuigen minder geluid maken dan een helikopter. Hiervoor worden minder grote afstanden gehanteerd, zie bijvoorbeeld in artikel 7 lid 3 en tabel 1 in artikel 7. In artikel 8 wordt aangegeven dat indien een aanvrager kan aantonen dat in het specifieke geval waarvoor de TUG-ontheffing wordt aangevraagd, een kleinere afstand tot een gebied of woning volstaat, kunnen Gedeputeerde Staten toestemming verlenen het opstijgen en landen binnen een kortere afstand. De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2.2. Hoofdstuk 1, Artikel 6. Generieke/combinatie ontheffing.

Er mag maximaal 12 dagen per jaar gebruik gemaakt worden van een veld. Omdat wij persoonlijk de MLA gebruiken voor bedrijfs- of klant bezoeken in het buitenland, komen wij zelden dezelfde dag terug als vertrek. Wij zouden graag zien dat 24 keer opstijgen en landen op alle dagen mag, maar niet meer dan 24 keer. Daarbij produceert een MLA tijdens de landing nagenoeg geen geluid.

Antwoord:

Een TUG-ontheffing geldt alleen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als luchthaven. Voor een terrein dat op meer dan 12 dagen per jaar gebruikt wordt of zal worden, is het aanvragen van een luchthavenregeling of –besluit nodig; een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik volstaat dan niet. Indien u vaker met een luchtvaartuig wilt kunnen opstijgen en landen, kunt u hiervoor op grond van de bestaande Luchthavenverordening een luchthavenregeling aanvragen. Hiervoor betaalt u vooralsnog geen legeskosten.

De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2.3. Hoofdstuk 2, Artikel 7 punt 1.

Het is enigszins begrijpelijk dat er in een Natura 2000 gebied met buffer geen TUG ontheffing verleend kan worden, echter als het Natura 2000 gebied in een CTR ligt (zoals 'de Peel' waar binnenkort met F35 gevlogen gaat worden op lage hoogte), wel een ontheffing verleend kan worden.

Antwoord:

In artikel 7 Ligging terrein ten opzichte van beschermde gebieden of woningen, staat in lid 1: *Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien de aanvraag ziet op het opstijgen of landen in de navolgende gebieden inclusief bufferzone:*

- a. een Natura 2000-gebied, tenzij artikel 8, sub a, van deze Beleidsregels van toepassing is;
- b. het Natuurnetwerk Nederland, tenzij artikel 8, sub a, van deze Beleidsregels van toepassing is;
- c. een stiltegebied, tenzij artikel 8, sub b, van deze Beleidsregels van toepassing is.

De term control zone (CTR), die in de luchtvaart wordt gebruikt, verwijst naar een gecontroleerd luchtruim rond een luchthaven. Er wordt geen rekening gehouden met een CTR bij de uitsluitingsgebieden voor TUG-ontheffingen, omdat de CTR voornamelijk bedoeld is om luchtverkeer te reguleren en te beveiligen in de directe omgeving van een luchthaven. TUG-ontheffingen (toestemmingen voor specifieke activiteiten of uitzonderingen) richten zich vaak op activiteiten op de grond of op zeer lage hoogte, waarbij de CTR-regels mogelijk niet direct van toepassing zijn.

Daarnaast kunnen TUG-ontheffingen onder nationale wetgeving en specifieke operationele voorwaarden vallen, die losstaan van de algemene luchtverkeersregels binnen een CTR. Hierdoor wordt de CTR niet standaard meegenomen in de overwegingen voor deze uitsluitingsgebieden. Ontheffingen voor het opstijgen en landen worden niet verleend in Natura 2000-gebieden, NNN-gebieden en bijzondere nationale of provinciale natuurgebieden om de ecologische waarden te beschermen. Activiteiten zoals opstijgen en landen nabij beschermde natuur- of stiltegebieden kunnen onacceptabele verstoringen veroorzaken. De Provincie Limburg heeft de verantwoordelijkheid om het behoud en herstel van deze gebieden te waarborgen. Voor Natura 2000-gebieden geldt bovendien dat er zonder natuurvergunning geen

activiteiten mogen plaatsvinden, zowel binnen als buiten het gebied, als deze beschermde soorten vogels, reptielen en zoogdieren kunnen verstoren of andere negatieve effecten op deze dieren hebben.

Een natuurvergunning kan worden verleend onder het zwaarste regime als er geen alternatieven beschikbaar zijn, het een groot openbaar belang betreft en er compenserende maatregelen worden uitgevoerd.

De uitsluitingsgebieden voor TUG-ontheffingen in de buurt van een CTR blijven onverkort van kracht en de beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2.4. Hoofdstuk 2, Artikel 7 Punt 2.

Wel een ontheffing mogelijk indien gebouwen eigendom zijn van de aanvrager.

Antwoord:

In artikel 7 Ligging terrein ten opzichte van beschermde gebieden of woningen, staat in lid 2: *Gedeputeerde Staten weigeren een TUG-ontheffing indien de aanvraag ziet op het opstijgen of landen van een terrein dat is gelegen binnen de in tabel 1 vermelde afstanden tot één of meerdere geluidsgevoelige gebouwen, zoals weergegeven op de bij deze Beleidsregels behorende kaarten tenzij artikel 8, sub c, van deze Beleidsregels van toepassing is.*

Het feit dat gebouwen eigendom zijn van de aanvrager, is geen reden om af te wijken van de uitsluitingsgebieden. De Provincie Limburg draagt zorg voor een gezonde leefomgeving. Voor geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, gelden minimale afstandsnormen die afhankelijk zijn van het type luchtvaartuig. In artikel 8 van de beleidsregels staat dat Gedeputeerde Staten toestemming kunnen verlenen voor opstijgen en landen binnen een kortere afstand, mits de aanvrager kan aantonen dat dit in het specifieke geval waarvoor de TUG-ontheffing wordt aangevraagd geen problemen oplevert.

De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2.5. Artikel 8.

Wel een ontheffing mogelijk indien de gebieden in een CTR liggen zoals 'de Peel'

Antwoord:

Nee, zie hiervoor het antwoord op vraag 3.

2.6. Hoofdstuk 3, Artikel 15.

Gezien de lage milieu belasting van een MLA (vooral t.o.v. wegmotoren), is de meldingsplicht een behoorlijke (buitensporige), maar ook onwenselijke vrijheidsbeperking. In verband met weersomstandigheden en persoonlijke/zakelijke besluiten om snel naar een klant te kunnen, is deze beperking onwenselijk. Is het niet mogelijk om nadat er klachten zijn er gewoon gehandhaafd wordt? Iedere piloot is verplicht om een logboek bij te houden.

Antwoord:

In artikel 15 Meldingsplicht staat:

1. *Gedeputeerde Staten nemen in de TUG-ontheffing het voorschrift op dat de ontheffinghouder het voornemen tot opstijgen en landen meldt aan Gedeputeerde Staten via het daartoe door Gedeputeerde Staten opgestelde meldformulier .*
2. *Gedeputeerde Staten publiceren op de website van de Provincie Limburg een standaard (digitaal) meldformulier voor het melden van voorgenomen opstijgingen en landingen.*

3. *Het aantal gemelde vliegbewegingen wordt beschouwd als de daadwerkelijk uitgevoerde vliegbewegingen, tenzij binnen 72 uur na het tijdstip waarop vliegbewegingen hadden moeten plaatsvinden, de ontheffinghouder Gedeputeerde Staten informeert dat deze niet hebben plaatsgevonden.*

De meldingen zijn bedoeld om inzicht te krijgen over het mate van het gebruik van de TUG-ontheffing. Deze biedt namelijk de mogelijkheid om maximaal 2 keer per dag op te stijgen en 2 keer per dag te landen in geval van een locatiegebonden of generieke ontheffing, tot een maximum van twaalf keer per jaar. De melding heeft niet als doel om klachten te voorkomen. Het niet melden van een uit te voeren start of landing is een reden om de ontheffing in te trekken (op grond van artikel 18 c van de beleidsregels).

De beleidsregels worden naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast.

2.7. Legeskosten

Er wordt vanaf 2024 ongeveer 900 EUR in rekening gebracht voor een TUG aanvraag. Voor een MLA met max 24 landingen betekend dit 37,50 EUR per landing, dit is buitenproportioneel. Landen op een MLA veld kost in NL tussen 5 en 15 EUR, in het buitenland over het algemeen tussen nul en 10 EUR. En op Maastricht Airport 30 EUR (met verharde baan, toren, alles erop en eraan). Zou het niet mogelijk zijn om voor dit bedrag een vergunning voor 10 jaar te krijgen? Of een andere minder kostbare oplossing?

Antwoord:

Sinds 2024 worden er voor de TUG-ontheffingen leges geheven op grond van de van de 'Legesverordening Limburg 2024'. Leges zijn geen onderdeel van de beleidsregels, maar zijn onderdeel van de Legesverordening. Deze staat niet open voor bezwaar en beroep.

Onderzocht wordt of in de legesverordening onderscheid gemaakt kan worden tussen commerciële en niet-commerciële initiatieven bij het heffen van leges.

3. Zienswijze 3

1. De beleidsregel is uitvoerbaar voor paramotoractiviteiten. Het onderscheid tussen eenmalige, locatiegebonden en generieke ontheffing is werkbaar.

Antwoord:

De Provincie Limburg heeft gekozen voor een drietal TUG-ontheffingsvormen. De aanvrager wordt op deze manier in staat gesteld een TUG-ontheffing aan te vragen die past bij de situatie.

2. De legeskosten zijn voor particuliere paramotorvliegers met € 934,18 per jaar te hoog om nog gebruik te kunnen maken van de ontheffingsmogelijkheden. De piloot vreest voor illegale starts en landingen, aangezien de kans op verbalisering klein is, en de kosten lager zijn dan de jaarlijkse legeskosten. Dit wordt betreurd, en verzocht wordt of de legeskosten aangepast kunnen worden, danwel dat er een uitzondering gemaakt kan worden voor particuliere ontheffinghouders.

Antwoord:

Sinds 2024 worden er voor de TUG-ontheffingen leges geheven op grond van de van de 'Legesverordening Limburg 2024'. Leges zijn geen onderdeel van de beleidsregels, maar zijn onderdeel van de Legesverordening. Deze staat niet open voor bezwaar en beroep.

Om de balans tussen gebruik (commercieel versus hobbymatig) en overlast enerzijds en de legeskosten voor een TUG-ontheffing anderzijds te herstellen, zal bij een volgende aanpassing

van de Legesverordening worden gekeken naar een gedifferentieerd legestartief voor de TUG-ontheffingen. Een TUG-ontheffing geldt alleen voor het tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als luchthaven. Voor een terrein dat op meer dan 12 dagen per jaar gebruikt wordt of zal worden, is het aanvragen van een luchthavenregeling of –besluit nodig; een ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik volstaat dan niet. Indien u vaker met een luchtvaartuig wilt kunnen opstijgen en landen, kunt u hiervoor op grond van de bestaande Luchthavenverordening een luchthavenregeling aanvragen. Hiervoor betaalt u vooralsnog geen legeskosten.