

Ontwerpbesluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

Artikel 8.64, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel XV van de wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, Stb. 2008, 561);

Gezien de beschikking van de minister van Verkeer en Waterstaat van 24 maart 2009, kenmerk VENW/IVW-2009/3122 in verband met het veilig gebruik van de helihaven op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen.

Besluiten:

1

Voor de locatie gelegen aan de Kabbelaarsbank 4 te Ouddorp, gemeente Goeree-Overflakkee, geografische positie 51°45'32,56"N 003°51'14,11"E af te zien van een luchthavenregeling.

2

Dit besluit treedt in werking met ingang van de achtste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal blad waarin dit wordt geplaatst.

Den Haag, 11 november 2015

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

Toelichting

Algemeen

Dit besluit behelst het afzien van vaststelling van een luchthavenregeling voor de helihaven Marina Port Zélande, gevestigd aan Kabbelaarsbank 4 te Ouddorp, gemeente Goeree-Overflakkee. Dit geschiedt op grond van artikel XV, eerste lid, van de wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), verder te noemen de RBML.

De regelgeving voor luchthavens

Algemeen

Op grond van de huidige Wet luchtvaart, zoals deze met ingang van 1 november 2009 is komen te luiden na de inwerkingtreding van de RBML, is het in beginsel niet toegestaan met een burgerluchtaartuig op te stijgen of te landen anders dan van of op een burgerluchthaven. Daarnaast is het verboden een burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor die luchthaven geen luchthavenbesluit of -regeling is vastgesteld.

In de Wet luchtvaart wordt een onderscheid gemaakt tussen Schiphol en overige burgerluchthavens. De overige burgerluchthavens zijn van nationale of regionale betekenis. De luchthavens van Eelde, Lelystad, Maastricht en Rotterdam zijn van nationale betekenis. De overige op het land gelegen luchthavens zijn van regionale betekenis.

Provinciale Staten zijn belast met de vaststelling van een luchthavenbesluit of -regeling voor luchthavens van regionale betekenis. Zo'n besluit of regeling is gegoten in de vorm van een provinciale verordening.

Vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien buiten het luchthavengebied het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven. Voor luchthavens zonder deze gevolgen, zoals Marina Port Zélande, kan worden volstaan met de vaststelling van een luchthavenregeling.

In het kader van de vaststelling van een luchthavenregeling moet een oordeel worden geveld over allerlei omgevingsaspecten, zoals die van ruimtelijke ordening, mobiliteit, regionale economie, leefbaarheid, milieu, veiligheid en inrichting van het landelijk gebied. Met dit instrumentarium is door de wetgever beoogd de provincie in staat te stellen de rol als gebiedsregisseur te kunnen waarmaken. De wijze waarop met voornoemde aspecten in het kader van de vaststelling van bijvoorbeeld een luchthavenregeling wordt omgegaan is in principe geheel aan de beoordeling van de provincie gelaten. Daarover zijn in de Wet luchtvaart geen specifieke regels gegeven. Wettelijke regels zijn wel gegeven voor een aantal milieuaspecten, zoals geluidhinder en externe veiligheid. Om die redenen bevat een luchthavenregeling regels voor zover nodig vanwege de geluidbelasting van het luchthavenverkeer en het externe veiligheidsrisico. Ook kan zo'n regeling grenswaarden bevatten voor zover noodzakelijk met het oog op het externe veiligheidsrisico of de geluidbelasting. Verder wordt in de regeling het zogenaamde luchthavengebied vastgesteld. Dit is het gebied bestemd voor het luchthavenluchtverkeer. Onder het luchthavenluchtverkeer vallen de bewegingen van de luchtvaartuigen op de grond en de afwikkeling daarvan.

Ten aanzien van de betrokken luchthaven moet door de minister een verklaring van veilig gebruik van het luchtruim worden afgegeven. Ook gelden algemene regels voor het veilig gebruik van de luchthaven. Met het toezicht op de naleving van deze regels is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast.

In principe is het dus niet toegestaan met een luchtvaartuig te landen op of op te stijgen van een terrein anders dan van een luchthaven. Dit verbod geldt onder meer niet voor het landen en opstijgen van helikopters met een groot maatschappelijk belang, zoals voor politietaken en vormen van hulpverlening. Verder kunnen Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen van het verbod om met een helikopter te landen op en op te stijgen van terreinen anders dan op een luchthaven. Dit is de zogenaamde tug-ontheffing. Ten behoeve van de uitoefening van deze bevoegdheid is door Gedeputeerde Staten de beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2013 vastgesteld (Provinciaal blad 2013, 127).

Vroegere rechtsregime voor luchthavens (luchtvaartterreinen)

Tot 1 november 2009 was een regeling voor zogenaamde luchtvaartterreinen gegeven in de Luchtvaartwet. Op grond van die wet was het onder meer verboden met een luchtvaartuig op te stijgen anders dan van een luchtvaartterrein dan wel te landen anders dan op een luchtvaartterrein. Luchtvaartterreinen waren aangewezen of niet-aangewezen. De Luchtvaartwet bevatte een specifieke regeling voor de aanwijzing van luchtvaartterreinen. Daarnaast was het verboden een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein in te richten voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen. Het verbod met een luchtvaartuig op te stijgen anders dan van een (aangewezen) luchtvaartterrein dan wel te landen anders dan op zo'n luchtvaartterrein was, ingevolge het op 1 november 2009 vervallen Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen, verder te noemen het Signaal, onder meer niet van toepassing op het opstijgen of doen opstijgen van en het landen of doen landen op een helihaven, met bepaalde helikopters. Vereist was daarvoor wel dat aan bepaalde eisen van het Signaal werd voldaan. Zo moest door de minister worden nagegaan of de aanleg, inrichting en uitrusting van helihavens zodanig was dat daarvan een veilig gebruik kon worden gemaakt: de zogenaamde Signaal-beschikking. Deze beoordeling had dus de veiligheid van het gebruik als oogmerk.

De overige aspecten van de besluitvorming voor luchthavens, waarin dus ook gekeken moest worden naar aspecten zoals van ruimtelijke inpassing, verkeer en vervoer, regionale economie, de inrichting van het landelijk gebied en de leefbaarheid, werden niet in het kader van het Signaal gereguleerd. Deze kwamen aan de orde in het kader van de besluitvorming op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het oordeel van de gemeente speelde bij de besluitvorming voor niet-aangewezen luchthavens dan ook vaak een essentiële rol.

Overgangsregime

Op grond van artikel XV, eerste lid, van de RBML, dient een beschikking afgegeven op grond van het Signaal, binnen een jaar na 1 november 2009 te worden omgezet in een luchthavenregeling. Luchthavenregelingen voor luchthavens waarvoor een Signaal-beschikking is afgegeven moesten dus voor 1

november 2010 door Provinciale Staten zijn vastgesteld. Tot de luchthavenregeling is vastgesteld, blijft een besluit voor een burgerluchthaven op grond van Bignal geldig totdat voor deze luchthaven de betreffende luchthavenregeling in werking is getreden (artikel IX, derde lid RBML).

De vigerende rechtssituatie voor Marina Port Zélande

Deze luchthavenregeling betreft een geplande helihaven behorende bij Marina Port Zélande B.V. (hierna: Marina Port Zélande) aan de Kabbelaarsbank te Ouddorp. Ten behoeve van de helihaven is op 6 maart 2009, kenmerk VENW/IVW-2009/3122, een Bignal ontheffing afgegeven door Inspectie Verkeer en Waterstaat (thans ILT). Deze ontheffing houdt in de instemming voor de aanleg en inrichting van een helihaven aan de Kabbelaarsbank te Goedereede, gemeente Goeree-Overflakkee. Marina Port Zélande heeft tot op heden geen stappen ondernomen om daadwerkelijk een platform aan te leggen en in te richten.

In het kader van de RBML dient de Bignal ontheffing van 6 maart 2009 omgezet te worden in een luchthavenregeling.

Onderbouwing van de beslissing voor luchthaven Marina Port Zélande

Op grond van artikel XV, eerste lid, RBML, hebben Provinciale Staten een beslissing te nemen over het in bedrijf hebben van een burgerluchthaven op de locatie waarvoor op 6 maart 2009 door de minister van Verkeer en Waterstaat een Bignal-beschikking is afgegeven. In het kader van deze Bignal-beschikking is, zoals gezegd, geen oordeel geveld over de maatschappelijke wenselijkheid en aanvaardbaarheid van een luchtvaartterrein op de betreffende locatie, maar alleen over de veiligheid van het gebruik.

Het vaststellen van een luchthavenregeling ten behoeve van een helihaven aan de Kabbelaarsbank te Ouddorp, gemeente Goeree-Overflakkee, op de locatie genoemd in voornoemde Bignal-beschikking is in strijd met dat toetsingskader van het provinciale Beleidsplan Regionale Luchtvaart 2008-2020, zoals dat gold ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp-besluit, waarin onder andere eisen zijn gesteld aan de minimale afstand tussen luchthavens en natuurgebieden en woonbebouwing. De locatie is immers omringd door de Natura2000-gebieden Voordelta en Grevelingen en ligt op ongeveer 450 meter, derhalve binnen 1000 meter van deze twee Natura2000-gebieden.

Gelet op de strijdigheid met het provinciale beleid, is contact gezocht met een vertegenwoordiger van Marina Port Zélande. Uit dat contact is gebleken dat Marina Port Zélande geen plannen heeft om alsnog een heliplatform in te richten en in gebruik te nemen. Marina Port Zélande erkent dat de ligging van de helihaven ten opzichte van de Natura2000-gebieden Voordelta en Grevelingen niet optimaal is en dat onderzoek zal moeten worden gedaan naar de effecten van het heliplatform op die gebieden. In verband met die investering, alsmede de overige plannen die Marina Port Zélande voor de toekomst heeft, heeft Marina Port Zélande aangegeven dat de eerdergenoemde Bignal-beschikking niet hoeft te worden omgezet in een luchthavenregeling.

Op grond van bovenstaande wordt afgezien van vaststelling van een luchthavenregeling voor Marina Port Zélande.

Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen van 13 februari 2014 tot en met 26 maart 2014. Een ieder was in de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Het besluit is niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Beroep

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van artikel 8:6, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht, gelezen in samenhang met artikel 2 van hoofdstuk 2 van bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht en artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop de luchthavenregeling is gepubliceerd, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Als tegen dit besluit beroep wordt ingesteld kan een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend (artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het origineel exemplaar van dit besluit ten aanzien van de luchthavenregeling wordt verzonden aan Marina Port Zélande en afschrift ervan aan:

- Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Goeree-Overflakkee, Postbus 1, 3240 AA Middelharnis
- Provincie Zuid-Holland, Afdeling Mobiliteit en Milieu, bureau Geluid, Luchtvaart en Duurzame Energie, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaartinspectie, Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp
- Luchtverkeersleiding Nederland, Secretariaat MS/PRO, Postbus 75200, 1117 ZT, Schiphol Airport
- ANWB Medical Air Assistance B.V. t.a.v. Hoofd Vliegdiens, Emoeweg 16, 8218 PC Lelystad
- Korps Landelijke Politiediensten / Luchtvaartpolitie, Postbus 100, 3970 AC Driebergen
- Air Operations Control Station Nieuw Milligen (AOCS NM) CMILATCC, Postbus 52, 3886 ZH Garderen
- CLSK/Afdeling Missie Ondersteuning, t.a.v. HBMLVL, Postbus 8762, 4820 BB Breda
- Commando Zeestrijdkrachten, MARSITCEN, Stafbureau Luchtvaartoperaties, Postbus 10000, 1780 CA Den Helder

Den Haag, 8 september 2015

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris a.i.,

voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit