

## **Besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland van 29 juni 2016, nr. 6897, houdende vaststelling van de Luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven aan Marineweg 1 en 5 te Alblasserdam**

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Gelet op artikel 136 Provinciewet en artikel 8.49, eerste lid, jo. artikel 8.64, zesde lid, Wet luchtvaart, alsmede de namens de staatssecretaris van infrastructuur en milieu afgegeven verklaring veilig gebruik van het luchtruim van 15 februari 2017 (Stct. 2017, 10121);  
maken bekend dat Provinciale Staten het volgende besluit hebben vastgesteld:

### **BESLUIT**

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelet op:

Artikel 8.64, eerste lid, van de Wet luchtvaart van 18 juni 1992, houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer en artikel 143 van de Provinciewet.

hebben besloten vast te stellen:

Luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven (bestaande uit twee helikopterplatforms) op het terrein van Alblasserdam Yacht Building B.V. gevestigd aan de Marineweg 1 en de Marineweg 5, te Alblasserdam, gemeente Alblasserdam.

### **1. Algemeen**

#### **Artikel 1**

In deze luchthavenregeling wordt verstaan onder:

- a) Wet: de Wet luchtvaart;
- b) Regeling: de Regeling burgerluchthavens;
- c) Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
- d) Exploitant: de houder van een luchthavenregeling;
- e) Gebruiker: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij;
- f) Rvgt: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.
- g) Uniforme daglichtperiode: de tijd tussen een kwartier voor zonsopkomst en een kwartier na zonsondergang.
- h) Appendix categorieën: voor het berekenen van de geluidbelasting van vliegverkeer wordt gebruik gemaakt van standaard vliegtuiggegevens met geluidniveaus en vliegprestaties. Hiertoe bevatten de berekeningsvoorschriften een verwijzing naar een appendix waarin standaard gegevens zijn opgenomen voor een groot aantal vliegtuigtypes.

#### **Artikel 2**

De exploitant van de helikopterluchthaven is Alblasserdam Yachtbuilding B.V.

#### **Artikel 3**

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de helikopterluchthaven (bestaande uit twee helikopterplatforms) aan de Marineweg 1 en de Marineweg 5 te Alblasserdam, gemeente Alblasserdam, geografische posities 51°51'35.80"N en 004°39'22.58"E (platform A) en 51°51'29.62"N en 004°39'27.97"E (platform B) zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1).

#### **Artikel 4**

1. Van de helikopterluchthaven, als genoemd in artikel 3, mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant, zoals genoemd in artikel 2 van deze luchthavenregeling en de gebruiker zoals genoemd in artikel 1 onder e van deze luchthavenregeling.



2. De helikopterluchthaven mag enkel worden gebruikt voor aan de exploitant verbonden vluchten, inclusief hulpdiensten.

## **2. Regels voor het luchthavenluchtverkeer**

### **Artikel 5**

1. De helikopterluchthaven mag uitsluitend worden gebruikt door helikopters genoemd in de appendix categorieën 010, 011, 015 en 016.
2. Vluchten van/naar de helikopterluchthaven mogen uitsluitend worden uitgevoerd gedurende de uniforme daglichtperiode, maar niet voor 7:00 uur en niet na 23:00 uur.
3. Op helikopterplatform A geschiedt het invliegen in de richtingen 020° en 215°. Op helikopterplatform A geschiedt het uitvliegen in de richtingen 035° en 200°.
4. Op helikopterplatform B geschiedt het invliegen in de richtingen 080° en 260°. Op helikopterplatform B geschiedt het uitvliegen in de richtingen 080° en 260°.
5. Op de vluchten die conform de leden 1 tot en met 4 worden uitgevoerd, zijn eveneens de relevante bepalingen uit de wet- en regelgeving van toepassing.

### **Artikel 6**

1. Het gebruik van de luchthaven is beperkt tot maximaal 24 starts en 24 landingen per gebruiksjaar.
2. Op helikopterplatform A mogen maximaal 12 starts en 12 landingen per gebruiksjaar worden uitgevoerd.
3. Op helikopterplatform B mogen maximaal 12 starts en 12 landingen per gebruiksjaar worden uitgevoerd.

## **3. Rapportageverplichting**

### **Artikel 7**

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december.

### **Artikel 8**

1. Binnen vier weken na het einde van elk van de drie trimesters dient de in artikel 2 genoemde exploitant een rapportage te overleggen over het gebruik van de helikopterluchthaven gedurende het betreffende trimester.
2. Tevens dient binnen vier weken na het einde van een gebruiksjaar de in artikel 2 genoemde exploitant een rapportage te overleggen over het gebruik van de helikopterluchthaven gedurende het gebruiksjaar.
3. De inhoud van de rapportage, bedoeld in het eerste lid, dient in ieder geval te voldoen aan de vereisten gesteld in artikel 13, tweede lid van de Regeling en artikel 22 van de Rvgt. Het format, vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, dient te worden gebruikt. Het format is in bijlage 2 bij deze luchthavenregeling opgenomen.

## **Inwerkingtreding**

### **Artikel 9**

Deze luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de achtste dag na de dag van de bekendmaking.

## **TOELICHTING**

### **ALGEMEEN**

Op 1 november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens - RBML' in werking getreden en is de Provincie Zuid-Holland bevoegd om beslissingen te nemen over waar en onder welke voorwaarden een luchtvaartuig mag opstijgen en landen. Hieronder vallen de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal starts en landingen) en de ruimtelijke inpassing. Ook de handhaving van de besluiten met betrekking tot bovengenoemde aspecten is een provinciale verantwoordelijkheid. Er is geen verandering gebracht op het terrein van de bevoegdheden van het Rijk met betrekking tot het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid blijven een Rijksverantwoordelijkheid, vallend onder de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit geldt ook voor de bevoegdheid waar en hoe hoog luchtvaartuigen mogen (moeten) vliegen.

Het Rijk stelt randvoorwaarden op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waarmee de Provincie rekening moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens.



## **Situatie**

Deze luchthavenregeling betreft de helikopterluchthaven (bestaande uit twee helikopterplatforms) op het terrein van Alblasserdam Yacht Building B.V. (hierna: Oceanco) gevestigd aan de Marineweg 1 en Marineweg 5 te Alblasserdam. De helihavens zullen worden gebruikt door helikopters in de categorieën 010, 011, 015 en 016 van de appendices van het rekenvoorschrift van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. De helihavens zijn alleen tijdens de uniforme daglichtperiode in gebruik. De vluchten worden uitgevoerd in opdracht van of door (potentiële) klanten van Alblasserdam Yachtbuilding B.V. De vluchten zijn bedrijfsgebonden van aard, derhalve wordt de helihaven als dusdanig aangerekend.

Al sinds 2011 vraagt Oceanco bij de Provincie Zuid-Holland ontheffingen aan voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (tug), om het landen op en opstijgen van helikopters op het terrein van Oceanco mogelijk te maken. Met het inwerking treden van de provinciale Beleidsregel landen op en opstijgen van terreinen anders dan van luchthavens Zuid-Holland 2013 (hierna: de Beleidsregel), is het alleen nog voor gezagvoerders, luchtvaartmaatschappijen en houders van een luchtvaartuig mogelijk om tug-ontheffingen aan te vragen. Vooruitlopend op de aanvraag om een luchthavenregeling is in 2014 nog een tug-ontheffing afgegeven. Deze is in 2015 en 2016 ambtshalve verlengd.

De geluid- en externe veiligheidscontouren zijn gebaseerd op 24 starts en 24 landingen per jaar. Oceanco heeft in een eerste instantie 80 starts en 80 landingen aangevraagd. Gelet op het verzoek van de gemeente Alblasserdam, is de aanvraag gewijzigd naar 24 starts en 24 landingen. Dit is tevens het maximaal aantal vliegtuigbewegingen zoals dat in de tug-ontheffingen werd afgegeven. Het aantal van 24 starts en 24 landingen zorgt ervoor dat de 56 dB(A) Lden geluidcontouren binnen het luchthavengebied blijven. De 10<sup>6</sup> externe veiligheidscontouren doen zich bij dit lage aantal starts en landingen niet voor.

## **BELEIDSOVERWEGINGEN**

### **Luchtkwaliteit**

De luchthavenregeling staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer. Dat betekent dat vanuit deze wet bezien bij de besluitvorming over de luchthavenregeling geen rekening gehouden hoeft te worden met de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Op basis van artikel 8.64, tweede en zesde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven. De provincie kan daarom formeel geen luchtkwaliteitsonderzoek van aanvrager eisen.

Gelet op het aantal van 24 starts en 24 landingen kan gesteld worden dat de NO<sub>x</sub> uitstoot van een helikopter uit de appendix categorieën 010, 011, 015 en 016 in de directe omgeving van de luchthavens beperkt is. Een eventuele verslechtering van de lokale luchtkwaliteit wordt derhalve niet verwacht.

### **Natuur**

De helikopterluchthaven gevestigd aan de Marineweg 1 en Marineweg 5 te Alblasserdam is niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een belangrijk ganzenfourageergebied, een beschermd natuurmonument of de Ecologische Hoofdstructuur. Wel ligt de luchthaven binnen het buffergebied van het Natura2000-gebied Boezems Kinderdijk, te weten ongeveer 1,5 km. Gelet daarop is de Omgevingsdienst Haaglanden gevraagd om te toetsen of verstoring op het Natura2000-gebied aannemelijk is.

Per brief van 22 juli 2015 met kenmerk ODH-2015-00690928 heeft de Omgevingsdienst Haaglanden aangegeven dat zij op grond van de verstrekte gegevens van mening is dat maximaal 24 helikoptervluchten naar en vanaf de luchthaven aan de Marineweg te Alblasserdam, niet zullen leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Boezems Kinderdijk. Er is geen sprake van verslechtering van (kwaliteit van) habitats (van soorten) en/of van significante verstoring van soorten. Gelet hierop achten zij voor een helikopterluchthaven te Alblasserdam, een vergunning ex artikel 19d, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet niet nodig.

### **Ruimtelijke Ordening**

Een luchthavenregeling bevat geen regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. De locatie van de helikopterplatforms is gelegen in het bestemmingsplan "Herstelplan Alblasserdam" (vastgesteld op 31 maart 2015, vigerend sinds 5 juni 2015). De locatie betreft een dubbelbestemming, te weten "Bedrijf – Scheepswerf" en "Archeologie waarde 5". Een luchthaven is (deels) in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Strijdigheid met het bestemmingsplan is echter geen grond om een aangevraagde luchthavenregeling te weigeren. Ten einde het gebruik van de helikopterluchthaven mogelijk te maken is het wel wenselijk dat de strijdigheid met het bestemmingsplan wordt opgeheven. Daarom heeft Oceanco bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alblasserdam een omgevingsvergunning aangevraagd om de planologische inpassing van de helikopterluchthavens mogelijk te maken.



Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alblasserdam heeft per brief van 21 juli 2015 met kenmerk 1463393 laten weten, in principe medewerking te willen verlenen aan een ruimtelijke procedure om de helikopterplatforms planologisch mogelijk te maken. Dit heeft zij besloten omdat er geen uitbreiding plaatsvindt van het aantal starts en landingen ten opzichte van de eerder afgegeven tug-ontheffingen. Daarnaast geeft de gemeente Alblasserdam aan dat uit onderzoek is gebleken dat er geen schadelijke gevolgen zijn voor de omgeving. De gemeente Alblasserdam heeft de omgevingsvergunning voor de luchthaven verleend op 19 oktober 2015. Deze is onherroepelijk geworden op 7 december 2015.

### **Toetsing aan het provinciaal Programma mobiliteit**

De Provincie Zuid-Holland gaat terughoudend om met nieuwe luchthavens. Als leidend uitgangspunt voor de uitvoering van beleid wordt gezocht naar de balans tussen het belang van de luchtvaart aan de ene kant en bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant. De Provincie gaat uit van maatwerk en zal per initiatief een nadere afweging maken, waarbij het totale aantal luchthavens op een vergelijkbaar niveau blijft als in 2013.

De onderhavige luchthavenregeling betreft een bedrijfsgebonden helikopterluchthaven op het terrein van Oceanco. Uitgaande van het aantal aangevraagde starts en landingen per jaar en de appendix categorieën helikopters 010, 011, 015 en 016, kan gesteld worden dat de 56 Lden contouren zich niet buiten het luchthavengebied zullen uitstrekken. De 10-6 externe veiligheidscontouren doen zich met dit aantal starts en landingen niet voor. De externe veiligheidscontour wordt bepaald op basis van het door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) beheerde rekenvoorschrift 'Gevers'. Externe veiligheid wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico. Dit is de kans dat gedurende een periode van één jaar een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval, waarbij die persoon zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt.

Verder liggen er geen geluidgevoelige bestemmingen die worden blootgesteld aan een geluidbelasting groter dan 56 dB(A) Lden. De meest nabij gelegen woningen in de aaneengesloten woonbebouwing liggen op een afstand van ongeveer 120 meter van de helihaven. Voor een luchthaven zijn in wet- en regelgeving geen afstanden tot de woonbebouwing opgenomen. Wel is voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein door een helikopter een veiligheidsafstand in de Rvgt opgenomen. Een helikopter dient bij het landen en opstijgen ten minste 50 meter van aaneengesloten woonbebouwing aan te houden (artikel 24). Daaraan wordt in dit geval voldaan. In de Beleidsregel is voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik bepaald dat een terrein niet mag zijn gelegen binnen 250 meter van aaneengesloten woonbebouwing. Deze bepaling is echter niet van toepassing op de zo genaamde generieke tug-ontheffing. Voor een dergelijke tug-ontheffing is geen afstand tot aaneengesloten bebouwing opgenomen, zodat daarvoor de afstand van artikel 24 Rvgt geldt. Een generieke tug-ontheffing wordt verleend voor maximaal 24 starts en 24 landingen, verdeeld over maximaal 12 dagen per jaar, met een maximum van twee starts en twee landingen per dag. In casu is eveneens sprake van maximaal 24 starts en 24 landingen per (gebruiks)jaar. Bovendien is sprake van een bedrijfsgebonden luchthaven. Dit betekent dat starts en landingen alleen zijn toegestaan indien de reden daarvan verbonden is met Oceanco (en hulpdiensten in geval van nood).

Hoewel geen maximaal aantal starts en landingen per dag is opgenomen in de luchthavenregeling, zijn wij om deze redenen van mening dat, ten aanzien van de afstand tot aaneengesloten woonbebouwing, toch kan worden aangesloten bij de generieke tug-ontheffing, bedoeld in de Beleidsregel. Het afgeven van een nieuwe luchthavenregeling is mogelijk omdat het aantal luchthavens ten opzichte van 2013 op een vergelijkbaar niveau blijft. De helikopterluchthaven voldoet derhalve aan het provinciaal Programma mobiliteit.

### **Belangenafweging**

Oceanco ontwerpt, bouwt en verbouwt jachten op haar locaties aan de Marineweg 1 en Marineweg 5 te Alblasserdam. Het betreffen luxe megajachten in de lengte van circa 85 tot 140 meter. Het wordt voor de bedrijfsvoering noodzakelijk geacht om (potentiële) klanten te faciliteren die gebruik maken van een helikopter. De noodzaak houdt verband met de aard van de (potentiële) klanten van Oceanco. Zij of hun vertegenwoordigers verplaatsen zich afhankelijk van hun tijdschema met helikopters. Het niet aanwezig hebben van een helikopterluchthaven voorafgaand aan de bouw, kan aanleiding zijn dat een klant afziet van de aanschaf van een jacht. De verkoop en realisatie van een jacht biedt werkgelegenheid aan honderden mensen voor een periode van drie tot vier jaar.

Oceanco is als bedrijf al sinds 2011 bereikbaar per helikopter. In die periode zijn drie starts en drie landingen gemeld. De verwachting is dat het aantal uitgevoerde vluchten in de praktijk dus vele malen lager ligt dan het maximaal aantal toegestane vluchten zoals opgenomen in deze luchthavenregeling. Klachten uit de omgeving over het landen en opstijgen van helikopters op en vanaf het terrein van Oceanco, zijn bij ons en de gemeente Alblasserdam niet bekend.



De geluidcontouren vanwege de helikopterluchthaven vallen binnen het luchthavengebied. De externe veiligheidscontouren doen zich niet voor. Gelet hierop en op de locatie van de helikopterplatforms ten opzichte van woningen en natuurgebieden, alsmede de verwachting dat de grenswaarde voor NO<sub>x</sub> niet worden overschreden, verwachten wij dat de overlast vanwege de helikopterluchthaven niet opweegt tegen het economische belang van Oceanco en haar werknemers.

### **LUCHTHAVENREGELING**

Volgens artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het plaatsgebonden risico van 10<sup>-6</sup> of een geluidcontour van 56 dB(A) Lden buiten het luchthavengebied valt. In de overige gevallen volstaat het vaststellen van een luchthavenregeling.

Gebaseerd op het aangevraagde aantal van 24 starts en 24 landingen per jaar en het type helikopters (appendix categorieën 010, 011, 015 en 016), zullen de 56 dB(A) Lden contouren zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.

Gebaseerd op het aangevraagde aantal van 24 starts en 24 landingen per jaar en het type helikopters (appendix categorieën 010, 011, 015 en 016), zullen de plaatsgebonden risicocontour van 10<sup>-6</sup> zich niet vormen.

Dit houdt in dat voor onderhavige helikopterluchthaven het vaststellen van een luchthavenregeling volstaat.

### **ZIENSWIJZEN**

Op de voorbereiding van de vaststelling van de luchthavenregeling hebben wij afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. In verband daarmee heeft het ontwerp van de luchthavenregeling van 13 november 2015 tot en met 24 december 2015 ter inzage gelegen bij:

- bij de gemeente Alblasserdam, Cortgene 2 te Alblasserdam;
- bij de gemeente Ridderkerk, Koningsplein 1 te Ridderkerk;
- bij de gemeente Hendrik Ido Ambacht, Weteringsingel 1 te Hendrik Ido Ambacht;
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam.

Daaraan voorafgaand is van het ontwerp kennis gegeven in de volgende lokale kranten:

de Klaroen (Alblasserdam)  
de Combinatie (Hendrik Ido Ambacht)  
Combinatie Ridderkerk",

allen van woensdag 12 november of donderdag 13 november 2015. Op woensdag 19 november en donderdag 20 november 2015 is in diezelfde lokale kranten een gerectificeerde kennisgeving gepubliceerd.

Verder is het ontwerp van de luchthavenregeling voor het indienen van een zienswijze voorgelegd aan:

- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alblasserdam;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst, Directie Luchtvaartinspectie;
- Luchtverkeersleiding Nederland, Secretariaat MS/PRO;
- ANWB Medical Air Assistance B.V., t.a.v. Hoofd Vliegdienst;
- De Nationale Politie;
- Air Operations Control Station Nieuw Milligen (AOCS NM) CMILATCC;
- CLSK/Afdeling Missie Ondersteuning, t.a.v. HBMLVL;
- Commando Zeestrijdkrachten, MARSITCEN, Stafbureau Luchtvaartoperaties;
- De aanvrager.

In het kader van voornoemde procedure is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over het ontwerp van de luchthavenregeling in te dienen.

In totaal zijn 10 reacties op het ontwerp van de luchthavenregeling ontvangen. Deze zienswijzen zijn identiek.

De ter inzage periode liep van 13 november 2015 tot en met 24 december 2015. De zienswijzen zijn allemaal ontvangen op 22 december 2015. Daarmee zijn de zienswijzen tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.



## Zienswijzen

De indieners van de zienswijze stellen dat binnen een straal van 1,5 km een Natura2000-gebied wordt ontwikkeld, namelijk de Crezéepolder. Zij zijn van mening dat de luchthavenregeling op grond van artikel 19d Natuurbeschermingswet 1998 niet kan worden verleend, omdat in de directe omgeving van de in- en uitvliegroutes deze polder wordt ontwikkeld voor natuur. Verder wordt aangegeven dat de aanleg van de Crezéepolder moet leiden tot een bijzonder natuurgebied vanaf 2016, waarin te verwachten valt dat hier bijzondere vogelsoorten gaan broeden.

## Inhoudelijke beoordeling

De beide landingsplaatsen liggen op het terrein van Oceanco en zijn niet gelegen in een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een Beschermd Natuurmonument of Nationaal Natuurnetwerk (voormalig: Ecologische Hoofdstructuur). Wel liggen ze binnen het buffergebied van het Natura2000-gebied Boezems Kinderdijk, te weten ongeveer 1,5 km. Bovendien liggen ze op ongeveer 500 meter van de Crezéepolder. Deze polder is, anders dan de indieners van de zienswijze stellen, niet aangewezen als Natura2000-gebied. Dit betekent dat artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 daarop niet van toepassing is.

De Crezéepolder maakt onderdeel uit van het Nationaal Natuurwerk (voormalige Ecologische Hoofdstructuur). Ten aanzien van gebieden die daartoe behoren, geldt de verplichting tot instandhouding van 'wezenlijke kenmerken en natuurwaarden'. Ook geldt er een 'nee, tenzij' regime. Dit betekent dat nieuwe economische activiteiten in principe niet zijn toegestaan als ze de kenmerken of waarden van het gebied aantasten. De gebieden kennen geen bescherming van de externe werking, zoals Natura2000-gebieden die kennen. Dat betekent dat de gebieden van het Nationale Natuurnetwerk in beginsel niet worden beschermd tegen (economische) activiteiten die buiten het gebied plaatsvinden.

Verstoring door een luchtvaartuig is weliswaar intens, maar ook van relatief korte duur. Dat komt omdat een luchtvaartuig een gebied vaak snel weer verlaat. De effecten van verstoring zijn dus vaak effecten die relatief kortdurend van aard zijn. Grote aantallen vogels vliegen op, maar ze vliegen slechts kort rond en hervatten relatief snel hun oorspronkelijke gedrag. Verstoring door vaartuigen en wandelaars is in die zin vaak ernstiger, omdat ze langduriger een gebied en de vogels daarin verstoren en vaak met veel hogere intensiteit of frequentie. Verstoring door luchtvaartuigen wordt dan ook met name kritisch voor vogels wanneer de frequentie van de vliegtuigbewegingen hoog is.

Het is niet verboden om over natuurgebieden te vliegen, mits dit geschiedt op de minimale wettelijke hoogte. De volgende minimum vlieghoogtes zijn van toepassing (tenzij hiervan ontheffing is verleend door het ministerie van I&M):

- a. boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen: tenminste 300 m (1000 ft) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 m van het luchtvaartuig;
- a. b. elders dan onder a aangegeven: tenminste 150 meter (500 ft) boven de grond of het water, of wel zoveel hoger als door Onze Minister is bepaald.

De gebieden liggen op een dusdanige afstand dat de helikopters daar op de minimale wettelijke hoogte overheen zullen vliegen. De in- en uitvliegroutes liggen langs de Crezéepolder en niet er overheen. Na het verlaten van de in- en uitvliegroutes zijn de helikopters op de minimale wettelijke hoogte. Bovendien is slechts sprake van 24 starts en 24 landingen per kalenderjaar. Wij komen dan ook tot de conclusie dat de luchthaven geen negatieve gevolgen heeft voor de Crezéepolder.

## Conclusie

De zienswijzen leiden niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.

## EINDCONCLUSIE

Het vaststellen van deze luchthavenregeling is niet strijdig met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de, in de Verordening Ruimte geïncorporeerde, Visie Ruimte en Mobiliteit.

## BEROEP

Gelet op het bepaalde in de artikelen 8:1, 8:6, lid 1, 7:1, aanhef en onder d Awb en artikel 2 van Bijlage 2 bij de Algemene wet bestuursrecht, gelezen in samenhang met artikel 6:7 Algemene wet bestuursrecht, kunnen belanghebbenden tegen dit besluit gedurende zes weken vanaf de dag na de dag waarop de luchthavenregeling is gepubliceerd, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak 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 Algemene wet bestuursrecht). Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.



---

## BIJLAGEN:

Bijlage 1 – Luchthavengebied

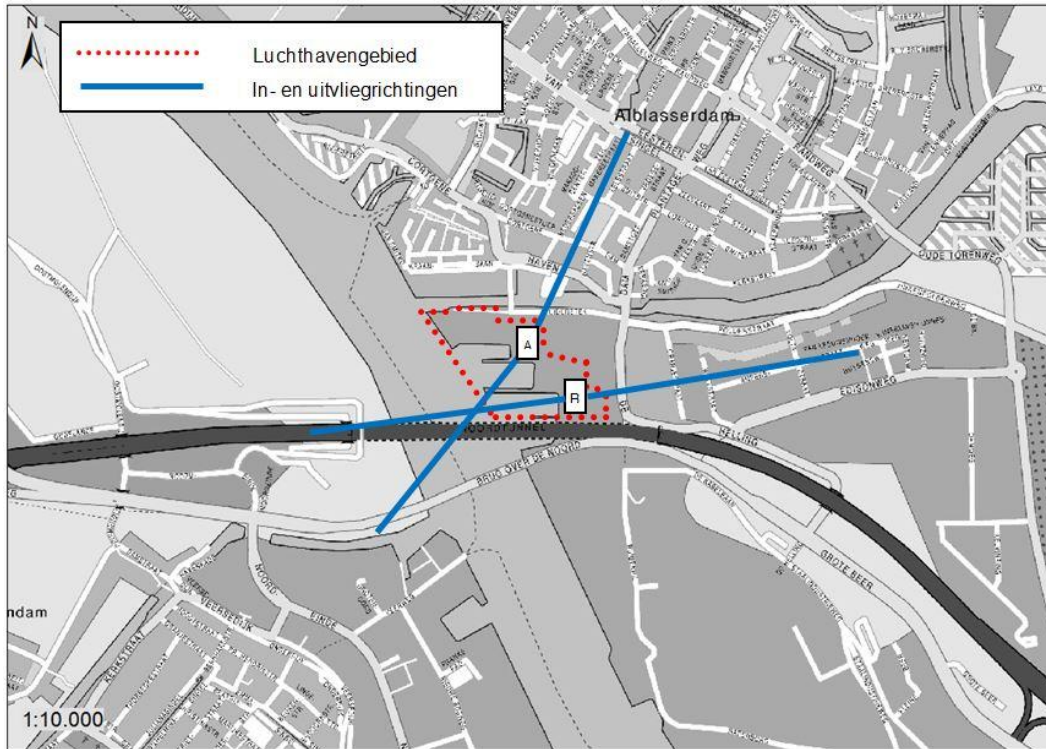
Bijlage 2 – Format voor registratie

Het origineel exemplaar van deze luchthavenregeling wordt verzonden aan de exploitant en afschrift ervan aan:

- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alblasserdam, t.a.v. mevrouw D.G. Jansen, Postbus 2, 2950 AA te Alblasserdam;
- 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 Vliegdienst, Emoeweg 16, 8218 PC Lelystad;
- De Nationale Politie, 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;
- Indieners zienswijzen.



### Bijlage 1: Luchthavengebied







## Bijlage 2: Format voor registratie

### volgnr

doornummering van de rijen

### registratie

registratie, zoals bijvoorbeeld PH-ABC

### type luchtvaartuig

Single Engine Piston

Very Light Jet

Micro Light Aircraft

helikopter

gyrocopter

hete lucht ballon (vrije ballon)

luchtschip (zeppelin)

zweefvliegtuig

zweefvliegtuig met hulpmotor

Touring Motor Glider

(ongemotoriseerd) zeilvliegtuig

schermzweeftoestel

(gemotoriseerd) schermtoestel met voetstart

(gemotoriseerd) schermtoestel trike

### gezagvoerder

naam gezagvoerder

### soort

1	terrein	circuit	VFR
2	overland	aankomst	VFR
3	overland	vertrek	VFR
4	terrein	circuit	IFR
5	overland	aankomst	IFR
6	overland	vertrek	IFR

### code

1	geregelde passagiersvlucht
3	ongeregelde passagiersvlucht
6	positievlucht
11	taxivlucht
12	fotovlucht
13	rondvlucht
14	reclamesleepvlucht
17	overig commercieel
21	zakenvlucht
22	privévlucht
28	les / oefenvlucht
29	proef / testvlucht
31	overig niet-commercieel
99	onbekend

### ata/d

tijd van aankomst / vertrek, lokale tijd, bijvoorbeeld 14:45

### eindtijd

alleen relevant bij circuitvluchten

### min.

aantal minuten dat er is circuitgevlogen

### baan

01 t/m 36 (voor helikopters de aan- en uitvliegrichtingen)

### circuit

L of R (indien van toepassing)

### bewegingen

een start is één beweging. Een landing is één beweging.

### circuitbewegingen

Circuitbewegingen (touch-and-go's) bestaan altijd uit een even aantal bewegingen

### luchthaven

luchthaven waarvandaan gevlogen is of waarnaartoe gevlogen wordt

### inzittenden

aantal passagiers + crew

