

## Besluit van Provinciale Staten

Vergaderdatum oktober 2015

Nummer 6826

Onderwerp

Luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven aan de Spoorlaan te Den Haag

1 Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland, Gelet op:

Artikel 143 van de Provinciewet;

en 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.

Besluiten:

vast te stellen de Luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven op het Gavi-kavel gevestigd aan de Spoorlaan te Den Haag luidende als volgt:

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. Rvgtt : 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.
- i. CTR ; door Luchtverkeersleiding Nederland gecontroleerd luchtruim vanwege een luchthaven.

### Artikel 2

De exploitant van de luchthaven is HeliPlan V.O.F., of diens rechtsopvolger.

### Artikel 3

Deze luchthavenregeling is van toepassing op de luchthaven aan de Spoorlaan te Den Haag, gemeente Den Haag, geografische positie 52°03'30.2''N en 004°22'32.2''E zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1).

### Artikel 4

Van de luchthaven, als genoemd in artikel 3, mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant, genoemd in artikel 2, diens rechtsopvolger of door hem of diens rechtsopvolger één of meerdere aangewezen gebruikers zoals genoemd in artikel 1, onder e van deze luchthavenregeling.



#### Artikel 5

1. Van deze luchthavenregeling kan gebruik worden gemaakt:
  - a. zolang een geldig huurcontract bestaat voor het gebruik van de gronden waarop het luchthaventerrein is gelegen;
  - b. zolang een overeenkomst met de Luchtverkeersleiding Nederland bestaat, inzake de aan te houden vliegroutes binnen de CTR van Rotterdam The Hague Airport.
2. Deze luchthavenregeling vervalt tevens op 1 april 2018, tenzij Provinciale Staten voor genoemde datum besluiten om de regeling voor bepaalde tijd te verlengen.

#### Artikel 6

1. De luchthaven wordt ingericht conform de tekening opgenomen in bijlage 2.
2. Van de tekening bedoeld in het eerste lid kan worden afgeweken, tenzij de afwijking(en) leidt (leiden) tot wijziging van de geluid- en externe veiligheidscontouren.
2. Regels voor het luchthavenluchtverkeer

#### Artikel 7

1. De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt door helikopters genoemd in de appendix categorieën 010 en 011.
2. Vluchten van/naar de luchthaven mogen uitsluitend worden uitgevoerd gedurende de uniforme daglichtperiode, maar niet voor 7:00 uur en niet na 19:00 uur.
3. Het invliegen geschiedt in de richtingen 062° en 212°. Het uitvliegen geschiedt in de richtingen 032° en 242°.
4. Op de vluchten die conform de leden 1 tot en met 3 worden uitgevoerd, zijn eveneens de relevante bepalingen uit de wet- en regelgeving van toepassing.

#### Artikel 8

1. Het gebruik van de luchthaven is beperkt tot 400 starts en 400 landingen per gebruiksjaar.
2. Het gebruik van de luchthaven is beperkt tot 10 starts en 10 landingen per kalenderdag.
3. Commerciële rondvluchten zijn hierbij uitgesloten.
3. Rapportageverplichting

#### Artikel 9

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

#### Artikel 10

1. Binnen vier weken na het einde van elk van de vier kalenderkwartalen dient de in artikel 2 genoemde exploitant een rapportage te overleggen over het gebruik van de luchthaven gedurende het betreffende kwartaal.
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 luchthaven 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 als bijlage 3 opgenomen bij deze luchthavenregeling.
4. Inwerkingtreding

#### Artikel 11

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

Den Haag, 14 oktober 2015

Provinciale Staten van Zuid-Holland, griffier, voorzitter.

## 2.TOELICHTING

### ALGEMEEN



Op 1 november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens -RBML' in werking getreden en is de provincies 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 vliegbewegingen) 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 (ILT).

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 helihaven op het Gavi-kavel gevestigd aan de Spoorlaan te Den Haag. De helihaven bevindt zich op een terrein gelegen in de zuidoostelijke oksel van het Prins Clausplein en zal worden gebruikt door helikopters in de categorieën 010 en 011 van de appendices van het rekenvoorschrift van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. De helihaven is alleen tijdens de uniforme daglichtperiode in gebruik. De vluchten worden uitgevoerd door gebruikers waarvoor HeliPlan de landing en opstijging faciliteert. Het karakter van de vluchten zijn van uiteenlopende aard: commercieel, privaat, nuts- en bedrijfsgebonden of recreatief. Derhalve wordt de helihaven als commercieel aangerekend.

HeliPlan heeft tot 2013 in samenspraak met de gemeente Den Haag gebruik mogen maken van het terrein aan de Kranenburgweg te Den Haag (voormalig Norfolkterrein), om helikopterstarts en -landingen te kunnen faciliteren. Hiervoor werden jaarlijks ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik aangevraagd. Sinds 2012 gebruikt HeliPlan in samenspraak met de gemeente Den Haag het terrein in de zuidoostelijke oksel van het Prins Clausplein (Gavi-kavel). Vooruitlopend op de aanvraag om een luchthavenregeling zijn er eveneens voor dit terrein de afgelopen jaren ontheffingen voortijdelijk en uitzonderlijk gebruik (tug) afgegeven. In tegenstelling tot het voormalig Norfolkterrein ligt er rond het Gavi-kavel geen aaneengesloten woonbebouwing, natuur- of stiltegebieden.

De geluid- en externe veiligheidcontouren zijn gebaseerd op 800 vliegtuigbewegingen per jaar (dat zijn 400 vluchten). De exploitant had eerder voor deze locatie de wens zo'n 10.000 starts en landingen aan te vragen. Mede gelet op de weerstand uit de omgeving, heeft hij een aanvraag ingediend voor 400 starts en 400 landingen. Het aantal van 800 vliegtuigbewegingen zorgt ervoor dat de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de  $10^{-6}$  externe veiligheidscontour binnen het luchthavengebied blijven.

#### BELEIDSOVERWEGINGEN

##### •Luchtkwaliteit

De luchthavenregeling staat niet op de limitatieve lijst van artikel 5.16, tweede lid, Wel 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 luchtkwaliteitonderzoek van aanvrager eisen.

In 2010 is een conceptaanvraag voor een helihaven gedaan voor dezelfde locatie, voor hetzelfde type helikopters, maar met een veel hoger aantal vliegtuigbewegingen, namelijk 9.400 (4.700 vluchten) per jaar. Bij een dergelijk aantal vliegtuigbewegingen is een luchthavenbesluit vereist. Daarom is in 2010 voor deze locatie door Peutz een luchtkwaliteitonderzoek (FvdP/JH/HS/ML 468-27-RA, d.d. 28 mei 210) uitgevoerd voor 9.400 vliegtuigbewegingen per jaar. Uit dat onderzoek bleek dat geen overschrijdingen van de grenswaarden te verwachten zijn vanwege het helikopterverkeer. Bij 9.400 vliegtuigbewegingen zal de toename voor NO<sub>2</sub> ongeveer 0,04 µg/m<sup>3</sup> bedragen. Voor PM<sub>10</sub> (fijnstof-deeltjes met een aërodynamische diameter kleiner dan 10 micrometer) bedraagt de toename bij 9.400 vliegbewegingen 0,009 µg/m<sup>3</sup>. Omdat in de huidige situatie 800 vliegtuigbewegingen worden aangevraagd, zal de toename voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> aanvaardbaar zijn. 800 Vliegtuigbewegingen zijn slechts 8,51% van 9.400 vliegtuigbewegingen. Het principe van luchtkwaliteitsberekeningen is niet veel veranderd. Ook de uitstoot van helikopters is naar verwachting niet veranderd. De huidige concentraties nabij de dichtstbij gelegen



woonbebouwing bedragen  $28,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub> en  $21,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  PM<sub>10</sub>. Dat ligt dus allebei ruim onder de grenswaarde van 40. Er zijn daarom geen overschrijdingen van de grenswaarden van  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  te verwachten.

#### •Natuur

De luchthaven gevestigd aan de Spoorlaan te Den Haag is niet gelegen in of binnen de buffergebieden van een Natura2000-gebied, in een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een belangrijk ganzenfourageergebied, een beschermd natuurmonument of de Ecologische Hoofdstructuur. Hierdoor zijn er geen (externe) effecten op deze gebieden te verwachten.

#### •Ruimtelijke Ordening

Een luchthavenregeling bevat geen regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. De locatie van de helihaven is gelegen in het bestemmingsplan "Ypenburg -Nootdorp" (vastgesteld op 26 februari 1996, vigerend sinds 2 januari 2001). De huidige bestemming is UBV, Uit te werken gebied voor Bedrijfsdoeleinden en Voorzieningen. 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 luchthaven mogelijk te maken is het wel wenselijk dat de strijdigheid met het bestemmingsplan wordt opgeheven. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Den Haag heeft bij brief van 17 april 2015, kenmerk DSO/2015.874, laten weten bereid te zijn een tijdelijke (ten minste 5 jaar) ontheffing van het bestemmingsplan te verlenen, middels een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

#### •Toetsing aan het provinciaal Programma mobiliteit

De Provincie Zuid-Holland gaat terughoudend om met nieuwe helikopterhavens. 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 commerciële helihaven met vluchten van een uiteenlopend karakter. Uitgaande van het aantal aangevraagde vliegtuigbewegingen per jaar en de appendix categorieën helikopters 010 en 011, kan gesteld worden dat de 56 Lden contour en de  $10^{-6}$  externe veiligheidscontour zich niet builen het luchthavengebied zullen uitstrekken. 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 geluidsbelasting groter dan 48 dB(A) Lden. De meest nabij gelegen woningen in de aaneengesloten woonbebouwing liggen op een afstand van ongeveer 700 meter van de helihaven. Daarnaast is de luchthaven niet gelegen in gebieden zoals natuur- en stiltegebieden of binnen 1.000 meter daarvan.

Het afgeven van een nieuwe luchthavenregeling is mogelijk omdat het aantal luchthavens ten opzichte van 2013 op een vergelijkbaar niveau blijft.

De luchthaven voldoet derhalve aan het provinciaal Programma mobiliteit.

#### •Belangenafweging

Den Haag is als stad sinds jaar en dag bereikbaar per helikopter. Dit zijn vluchten ten behoeve van reizigers uit het bedrijfsleven, de ministeries, tribunalen en ten behoeve van congressen en evenementen. De vluchten voorzien in een vraag, en passen bij het karakter van Den Haag als stad van (inter)nationale hoofdkantoren en als stad met een sterk internationaal karakter. Bij een stad met het internationale profiel van Den Haag hoort een goede bereikbaarheid per helikopter. Partijen die kiezen voor Den Haag als hun thuisbasis (het bedrijfsleven, de ministeries, tribunalen en ten behoeve van congressen en evenementen) vanwege de bereikbaarheid willen hier van tijd tot tijd daadwerkelijk gebruik van maken.

De geluid- en externe veiligheidscontouren vanwege de luchthaven liggen op het luchthavengebied. Gelet hierop en op de locatie van luchthaven ten opzichte van woningen en natuurgebieden, alsmede

de verwachting dat de grenswaarden voor N02 en PM10 niet worden overschreden, verwachten wij dat de overlast vanwege de luchthaven niet opweegt tegen het belang van de luchthaven voor Den Haag en omgeving.

#### • Luchtverkeersleiding Nederland

Rondom luchthavens van nationaal belang zijn Controle Zones gelegen waarvoor de lokale luchtverkeersleiding verantwoordelijk is voor het luchtverkeer. De luchthaven op het Gavi-kavel is gelegen in de Controle Zone (CTR) van Rotterdam The Hague Airport.

Met het oog daarop is het van belang dat, alvorens een helikopter landt of opstijgt, er contact is met de Luchtverkeersleiding. De exploitant dient afspraken te maken met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) over de te volgen in- en uitvliegroutes. Uitgangspunt daarbij is dat niet over woningen wordt gevlogen. In artikel 5, eerste lid, onder b van deze luchthavenregeling is opgenomen dat zonder deze overeenkomst de luchthaven niet mag worden gebruikt.

#### LUCHTHAVENREGELING

Volgens artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  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 vliegtuigbewegingen van 800 per jaar en het type helikopters (appendix categorieën 010 en 011), zal de 56 dB(A) Lden contour zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.

Gebaseerd op het aangevraagde aantal vliegtuigbewegingen van 800 per jaar en het type helikopters (appendix categorieën 010 en 011), zal de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  zich niet buiten het luchthavengebied uitstrekken.

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

#### ZIENSWIJZEN

De ontwerp-luchthavenregeling heeft 6 weken ter inzage gelegen van 21 november 2014 tot en met 1 januari 2015. In totaal zijn 377 reacties op het ontwerp van de luchthavenregeling ontvangen. Deze zijn schriftelijk of per e-mail ingediend. In sommige gevallen hebben partners beiden een zienswijze ingediend, in andere gevallen is één zienswijze ingediend namens beide partners. In één geval zijn vanaf één adres vier zienswijzen ingediend. Gecorrigeerd is van 337 unieke adressen een zienswijze ingediend.

#### • Reactie op de zienswijze

De zienswijzen worden apart beantwoord in de Nota van Beantwoording behorende bij de Luchthavenregeling Spoorlaan te Den Haag.

#### 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

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van artikel 12.1 van de Wet luchtvaart 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 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 46 van de Wet op de Raad van State en artikel 8:81 van de 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 - Inrichtingsplan

Bijlage 3 - Format voor registratie

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

- College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Haag, Postbus 12600, 2500 DJ 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
- 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

Bijlage 1: Luchthavengebied

Bijlage 2 Inrichtingsplan

Bijlage 3 Format registratie