

Beschikking

Onderwerp

Luchthavenregeling Spoorlaan te Den Haag

BESLUIT

Gedeputeerde 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.

Besluiten te wijzigen:

De Luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven op het Gavi-kavel gevestigd aan de Spoorlaan, te Den Haag, gemeente Den Haag.

A

Artikel 5, lid 2 wordt vervangen door:

2. Deze luchthavenregeling vervalt tevens op 1 april 2020, tenzij Gedeputeerde Staten voor genoemde datum besluiten om de regeling voor bepaalde tijd te verlengen.

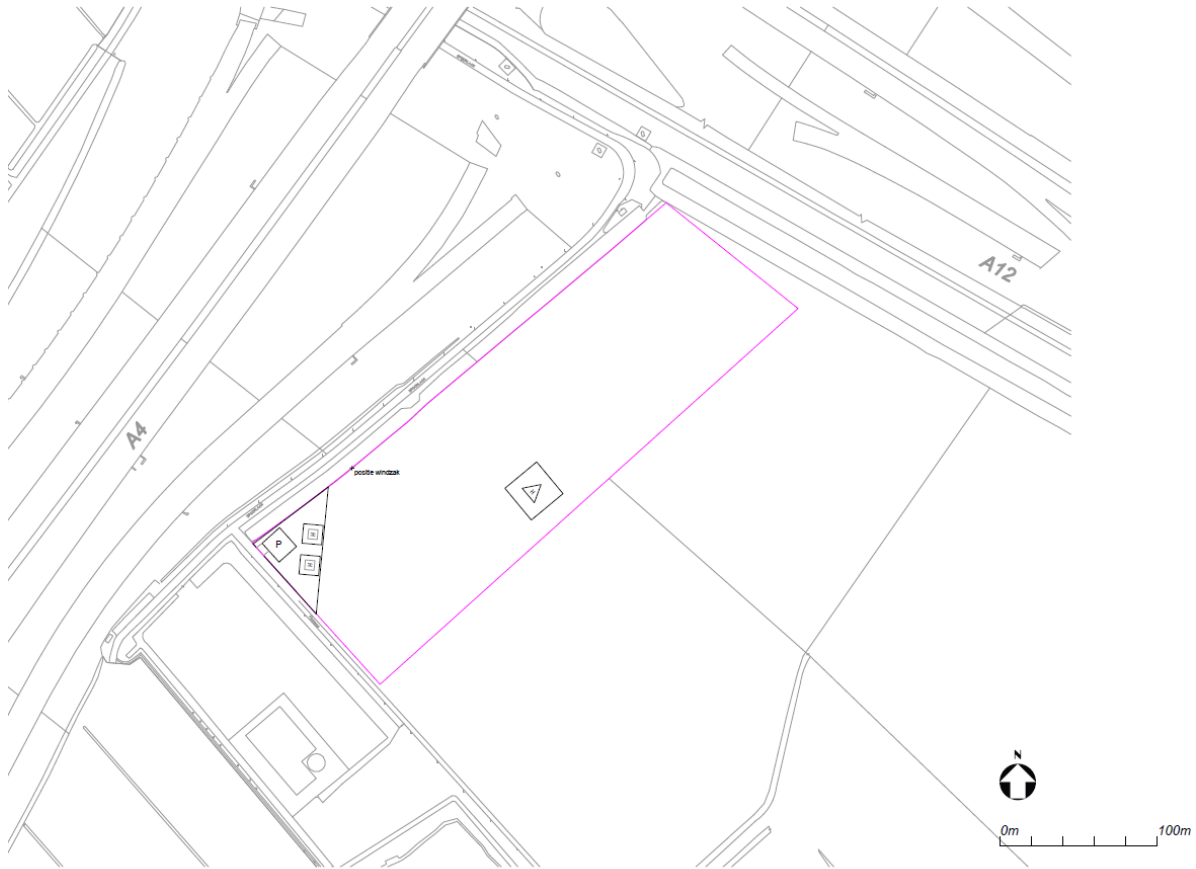
B

Artikel 10, lid 3 wordt vervangen door:

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, opgenomen als bijlage 3 bij deze luchthavenregeling, dient te worden gebruikt.

C

Bijlage 2 wordt vervangen door:



Inwerkingtreding

Deze wijziging treedt in werking één dag na publicatie van deze beschikking in het Provinciaal Blad op www.overheid.nl.

Dagtekening

2. TOELICHTING

ALGEMEEN

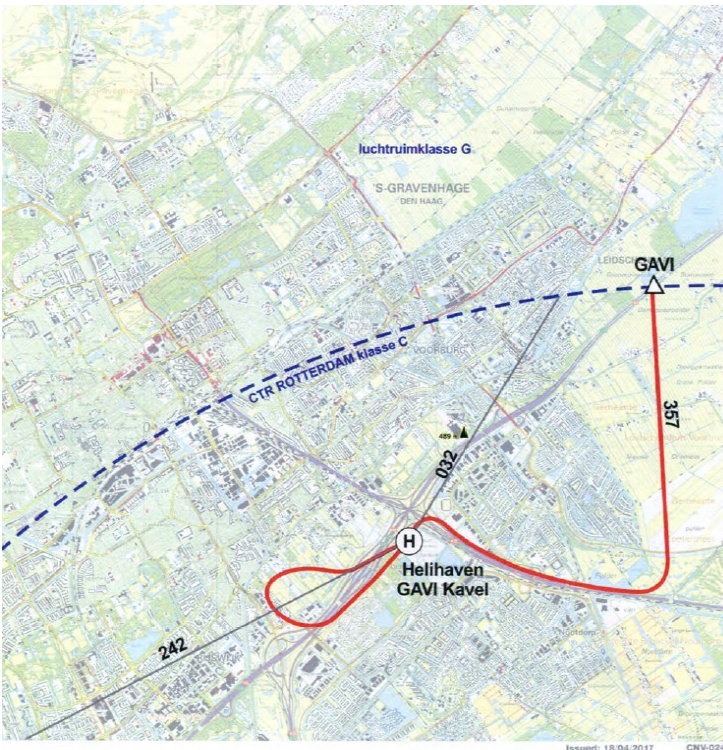
Bij besluit van 14 oktober 2015 hebben Provinciale Staten de luchthavenregeling Spoorlaan te Den Haag vastgesteld. Een luchthavenregeling kan echter pas in werking treden als een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim is verleend door Inspectie Leefomgeving en Transport. De Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim is verleend op 23 november 2017, kenmerk ILT-2017/90320, gepubliceerd in Staatscourant 68646 van 30 november 2017.

Bij wet van 17 mei 2017 tot wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Verzamelwet Iem. 2017, Stb. 2017, 320) is artikel 8.64 Wet luchtvaart aangepast in die zin dat Gedeputeerde Staten bevoegd zijn geworden een luchthavenregeling vaststellen. Deze wijziging is op 30 augustus 2017 in werking getreden (Stb. 2017, 321). Deze luchthavenregeling wordt derhalve door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

In- en uitvliegroutes

De afgifte van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim heeft vertraging opgelopen doordat er nog geen overeenstemming was over het gebruik van het luchtruim. Inmiddels is overeenstemming bereikt tussen de exploitant en de Luchtverkeersleiding Nederland. Uit het convenant tussen de Luchtverkeersleiding en exploitant volgt dat de vluchten van en naar de luchthaven de route GAVI dienen te volgen. Deze route is weergegeven op onderstaande afbeelding. Afwijking van deze route blijft mogelijk, maar is niet het uitgangspunt.

Zoals hierboven aangegeven, de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim is thans verleend.



Wijzigingen

De gewijzigde luchthavenregeling is aangepast in verband met besluitvorming door Gedeputeerde Staten in plaats van Provinciale Staten.

Onderdeel A

De luchthavenregeling van 14 oktober 2015 vervalt op 1 april 2018, tenzij wordt besloten om de regeling te verlengen. Deze bepaling is als gevolg van amendement A-504 opgenomen in artikel 5, lid 3 van de luchthavenregeling. Bij het vaststellen van de luchthavenregeling hebben Provinciale Staten verzocht de helikopterluchthaven te evalueren ten aanzien van luchtkwaliteit, geluidhinder, verkeersveiligheid en economische consequenties (motie M-570) en te verkennen of een alternatieve locatie in de regio Haaglanden en Rijnmond beschikbaar is (motie M-571). De monitoring start na inwerkingtreding van de luchthavenregeling, zodat de uitkomst kan worden betrokken in de afweging over een eventuele verlenging van de luchthavenregeling. Omdat de luchthavenregeling van 14 oktober 2017 nog niet in werking is getreden, wordt de vervaldatum van de luchthavenregeling gewijzigd naar 1 april 2020 (onderdeel A).

Ten opzichte van de eerste ontwerp-luchthavenregeling is de luchthavenregeling van 14 oktober 2015 als gevolg van vijf amendementen van Provinciale Staten (A-501 t/m A-505), gewijzigd. Het betreft de volgende wijzigingen:

A-501: het oude artikel 5, lid 2 van de luchthavenregeling is geschrapt;

A-502: artikel 7 van de luchthavenregeling is zodanig gewijzigd dat vluchten van/naar de luchthaven uitsluitend tijdens de uniforme daglichtperiode, maar niet voor 7:00 uur en niet na 19:00 uur mogen worden uitgevoerd;

A-503: het gebruik van de luchthaven is beperkt tot 10 starts en 10 landingen per kalenderdag (artikel 8, lid 2);

A-504: de luchthavenregeling vervalt tevens op 1 april 2018, tenzij Provinciale Staten voor genoemde datum besluiten om de regeling voor bepaalde tijd te verlengen. Genoemde datum wordt met deze wijziging van de luchthavenregeling 1 april 2020.

Onderdeel B

Tevens is artikel 10, lid 3 van de luchthavenregeling aangepast. Door het in te vullen format als bijlage op te nemen, is vaststelling door Gedeputeerde Staten overbodig.

Onderdeel C

Tot slot is de inrichtingstekening vervangen. In de luchthavenregeling van 14 oktober 2015 was een onjuiste inrichtingstekening opgenomen, omdat de in- en uitvliegroutes daarin ten onrechte waren ingetekend vanaf de taxiplaatsen. De inrichtingstekening die nu in bijlage 2 is opgenomen, geeft een beter beeld van de voorgenomen inrichting van het luchthavengebied. Het is mogelijk dat qua afmetingen wordt afgeweken van deze tekening.

ZIENSWIJZEN

De ontwerp-luchthavenregeling tot wijziging van de luchthavenregeling Spoorlaan te Den Haag van 14 oktober 2015 heeft ter inzage gelegen van 5 oktober 2017 tot en met 15 november 2017.

Er zijn 26 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend.

Algemeen

Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat diverse indieners in de veronderstelling zijn dat de gehele luchthavenregeling die is vastgesteld op 14 oktober 2015 opnieuw ter discussie kan worden gesteld. Dit is niet het geval. Besluitvorming vindt enkel plaats ten aanzien van enkele wijzigingen, genoemd in de ontwerp-luchthavenregeling (zie onder het kopje 'Wijzigingen', op pagina 2 van de toelichting). Dit betekent dat zienswijzen die de ligging van de luchthaven en de planologische ontwikkelingen in de buurt betreffen, alsmede het aantal starts en landingen, de geluid- en externe veiligheidscontouren, het huurcontract en dergelijke, niet kunnen leiden tot wijziging van de luchthavenregeling. Deze onderdelen maken immers geen deel uit van deze luchthavenregeling. Op die (delen van) de zienswijzen wordt daarom niet ingegaan. Deze onderdelen uit de zienswijzen zijn daarom niet opgenomen. Dit geldt ook ten aanzien van diverse verzoeken in de zienswijzen om een eerder (in 2014) ingediende zienswijze bij de besluitvorming te betrekken.

De constatering dat het publiceren van de gehele luchthavenregeling tot verwarring leidt bij belanghebbenden, heeft er toe geleid dat dit besluit zodanig is aangepast, dat enkel de wijzigingen (en de toelichting daarbij) zijn opgenomen.

nr	naam	inhoud	Reactie
1	LVNL	In Artikel 7 punt 3 staat dat het invliegen geschied in de richtingen 062 ° en 212 °; en het uitvliegen geschied in de richtingen 032 ° en 242 °. Dit is onjuist. Het is de bedoeling dat het in- en uitvliegen geschied in de richtingen 032 ° en 242 °. Dit is ook zo opgenomen in het convenant welke is overeengekomen tussen de LVNL en Heliplan op 10 mei 2017.	Deze zienswijze miskent dat de in- en uitvliegroutes in beide richtingen kunnen worden gebruikt, afhankelijk van de windrichting. De zienswijze leidt derhalve niet tot aanpassing van de luchthavenregeling.
2	Vereniging Heliniet	De Vereniging Heliniet (hierna: de Vereniging) verzoekt de zienswijze van 30 december 2014, ingediend tegen de toen gepubliceerde ontwerp-luchthavenregeling als herhaald en ingelast te beschouwen. Daarnaast heeft de Vereniging de volgende opmerkingen. 1. De Vereniging vraagt zich af waarom de destijds voorliggende luchthavenregeling nog niet is gepubliceerd en in werking is getreden. 2. In de toelichting op het nu voorliggende ontwerp is vermeld dat de 56 Lden-contour en de 10-6 risicocontour vallen binnen het luchthaventerrein. Dit zou volgen uit het rapport	1. De afgifte van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim heeft vertraging opgelopen doordat er nog geen overeenstemming was over het gebruik van het luchtruim. Inmiddels is die overeenstemming er wel en is de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim verleend. 2. Het rapport geluid- en externe veiligheid helihaven Den Haag is niet met de ontwerp-luchthavenregeling ter inzage gelegd, omdat op dit punt geen wijzigingen worden vastgesteld. 3. Conform de luchtvaart wet- en regelgeving zijn taxiplaatsen geen

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>Geluid- en externe veiligheid helihaven Den Haag. De Vereniging vraagt zich af waarom dit rapport niet ter inzage is gelegd met het ontwerp. Bovendien blijkt de daadwerkelijke landingsplaats in de uiterste zuid-westhoek van het luchthaventerrein te liggen. De risicocontouren hadden vanuit die zuid-westhoek moeten worden berekend. Het is aannemelijk dat de risicocontouren dan buiten het luchthaventerrein vallen. Daarom is een luchthavenbesluit noodzakelijk.</p> <p>3. In de visie van de Vereniging dienen de taxiplaatsen te worden aangemerkt als landingsplaats. Tijdens het weekend van 26/27 augustus 2017 werd rechtstreeks aangevlogen op deze taxiplaatsen. In het geluidrapport is er rekening mee gehouden dat 95% van de vluchten tussen 07:00 uur en 19:00 uur en 5% van de vluchten tussen 19:00 uur en 23:00 uur zullen plaatsvinden. Dit uitgangspunt is onjuist, nu de luchthavenregeling slechts voorziet in vluchten tijdens de uniforme daglichtperiode, maar niet voor 07:00 uur en niet na 19:00 uur. Het rapport is derhalve gebaseerd op een onjuist uitgangspunt.</p> <p>4. De bestuursrechter heeft de planologische besluitvorming van de luchthaven vernietigd. De helihaven is hiermee illegaal aangelegd. Een luchthavenregeling vast stellen is zinloos zolang er geen planologische dekking is. DCMR heeft vastgesteld dat het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen op zondag 27 augustus 2017 is overschreden. Naar aanleiding daarvan is een bestuurlijk handhavingstraject gestart.</p> <p>5. De in het weekend van 26/27 augustus 2017 uitgevoerde helikoptervluchten hebben tot veel overlast en klachten geleid, alsmede tot politieke aandacht voor de helihaven. Dat maakt de positie van Heliplan zeer wankel, zeker nu uit het huurcontract blijkt dat niet het hele terrein wordt gehuurd, maar slechts een klein gedeelte daarvan. Hierdoor kan niet worden gegarandeerd dat overige activiteiten op het luchthaventerrein</p>	<p>landingsplaats. De starts en landingen die zijn uitgevoerd op grond van de tug-ontheffing vielen niet onder de voorschriften van de luchthavenregeling.</p> <p>4. Een luchthavenregeling kan worden vastgesteld zonder dat het bestemmingsplan dit toelaat. De luchtvaart wet- en regelgeving voorziet niet in een mogelijkheid tot weigering van de luchthavenregeling op die grond. Voor het gebruik van de luchthaven is wel een wijziging of omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan is inmiddels (opnieuw) aangevraagd.</p> <p>5. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>6. Met de windturbine langs de A4 is rekening gehouden bij het verlenen van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.</p> <p>Voor het overige zien de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>gaan plaatsvinden door andere huurders. De veiligheid kan dan niet worden gegarandeerd. Of is sprake van een soort steun van overheidswege, waarbij de gemeente de overige vierkante meters niet gaat verhuren? Hierbij wijst de Vereniging ook op andere planologische ontwikkelingen in de nabijheid van de helihaven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De uitbereiding van het Prins Mauritslaboratorium. De helihaven ligt in de risicocontour daarvan; - De realisatie van een woontoren met 19 verdiepingen, op ongeveer 600 meter van de helihaven. Hoewel de gehanteerde norm 500 meter bedraagt, heeft een woontoren op 600 meter een minstens zo hoog risicoprofiel; - De realisatie van bebouwing deelplan 20 van Ypenburg; <p>6. De windturbine langs de A4 is niet in beschouwing genomen bij het vaststellen van de te volgen in- en uitvliegroutes. De Vereniging verzoekt de voorliggende luchthavenregeling niet vast te stellen.</p>	
3		De inhoud van deze zienswijze is gelijk aan die van de Vereniging Heliniet.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).
4		Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van Vereniging Heliniet en wenst als adressant van een zienswijze te worden genoteerd.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).
5		<p>1. Indiener geeft aan dat helikoptervluchten een significante toename van de geluidsoverlast betekenen. Dit leidt tot extra schade aan het wooncomfort. Indiener is de laatste jaren al meerdere malen in de nachtrust gestoord door geluidshinder van een helikopter. Indiener voert aan dat vliegverkeer boven woonwijken een verhoogd risico oplevert voor bewoners, indiener refereert daarbij aan de Bijlmerramp. Indiener stelt dat, volgens het huidige bestemmingsplan het gebied nabij de Spoorlaan is bestemd voor groen en recreatie.</p> <p>2. Volgens indiener hebben de bewoners van Ypenburg recht op meer groen en recreatie in plaats van een nutteloos mens- en natuurverstrend helikopterplatform. Er zijn 800 vluchten aangevraagd, doch de aanvrager heeft</p>	<p>3. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>Voor het overige zien de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>aangegeven hooguit één en in uitzonderlijke gevallen twee vluchten per (werk)week te zullen uitvoeren. Waarom wordt dan toch vastgehouden aan 800? Indiener stelt dat helikopters op kerosine, dat kankerverwekkend is, vliegen en dat daardoor nog meer schadelijke uitstoot in de omgeving komt. Indiener is van mening dat al de ontwikkelingen een negatief effect zal hebben op de waarde van de woning. Deze schade zal mogelijk worden verhaald bij de verantwoordelijke partijen in deze kwestie. Indiener stelt dat er geen nut- en noodzaak is voor de helihaven. Daarnaast gevraagd heeft hij geen antwoord gekregen.</p> <p>3. Indiener refereert aan de vluchten van 31 augustus 2017 (bedoeld zal zijn 26/27 augustus 2017). Deze vluchten zijn enkel uitgevoerd omdat het leuk is.</p>	
6		<p>1. Indiener verbaast zich erover dat een wijziging van de luchthavenregeling wordt vastgesteld, zeker nu gebleken is dat de exploitant zich niets aantrekt van de beperkingen. Zo is immers gebleken in het weekend van 26/27 augustus 2017. Over het handhavings-traject wordt echter niet gecommuniceerd.</p> <p>2. Nog steeds is niet duidelijk waar de inrichting precies komt. Het lijkt er op dat de locatie afhankelijk is van de aanvraag en de daarbij behorende eisen. Indiener vindt dit een vreemde situatie. Indiener is van mening dat een luchthaven dichtbij of te midden van bewoonde gebieden veel overlast veroorzaakt en dus veel invloed heeft op de leefomgeving. De ter inzage gelegde stukken bevatten geen analyse van deze invloed, zeker niet buiten de directe omgeving van de luchthaven.</p> <p>3. Indiener stelt dat de in- en uitvliegroutes niet worden gereguleerd of beperkt. Daardoor is goed denkbaar dat helikopters die vertrekken of landen dicht langs of zelfs boven woningen vliegen en daar veel overlast veroorzaken.</p> <p>4. De bepalingen in de ontwerppluchthavenregeling zijn in strijd met de overige ter inzage gelegde stukken. Bepaald wordt dat de luchthaven enkel mag worden</p>	<p>1. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>3. De in- en uitvliegroutes worden beperkt door het convenant dat de exploitant heeft gesloten met de Luchtverkeersleiding Nederland. Dit convenant is onderdeel van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim. Als gevolg van het convenant zullen helikopters alleen boven woningen vliegen indien daarvoor toestemming is verleend door de Luchtverkeersleiding.</p> <p>Wij verwijzen voor het overige naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>gebruikt door helikopters in de appendix categorieën 010 en 011. De verdeling daartussen is echter niet vastgelegd, terwijl bij de berekeningen in het geluidrapport wordt uitgegaan dat 80% wordt uitgevoerd met helikopters uit de lichtste categorie. Het rapport geeft daarmee geen indicatie over wat dit betekent voor de leefomgeving voor wat betreft geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's. Ook in dit aangepaste ontwerp wordt hieraan geen aandacht gegeven.</p> <p>5. Indiener voert aan dat de rapportageverplichting zich richt op het gebruik van de luchthaven en niet op die van het luchtruim. Na ingebruikname van de luchthaven kunnen klachten van bewoners over geluidsoverlast niet worden gelegd naast rapportages over gebruikte vluchtroutes. Indiener vraagt zich af waarom de luchthavenregeling die in 2015 is vastgesteld nooit is gepubliceerd noch in werking is getreden.</p> <p>6. Tevens voert indiener aan dat bij de berekeningen rekening is gehouden met een landingsplaats die op het midden van het veld ligt. De daadwerkelijke landingsplaats ligt echter in de zuid- westhoek van het veld. Hierdoor verschuiven de geluids- en risicocontouren. Daardoor is een luchthavenbesluit nodig. Indiener is van mening dat de taxistandplaatsen moeten worden aangemerkt als landingsplaats.</p> <p>Voor het overige komt de zienswijze van deze indiener overeen met die van de Vereniging Heliniet. Wij verwijzen daarvoor naar de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p>	

nr	naam	inhoud	Reactie
7		<p>1. Het eerste deel van deze zienswijze komt overeen met de zienswijze van de Vereniging Heliniet. Wij verwijzen daarvoor naar die zienswijze (onder 2).</p> <p>2. Er is twee jaar na de vaststelling van de luchthavenregeling nog geen verklaring van veilig gebruik luchtruim verleend.</p> <p>3. Bij de vaststelling van de luchthavenregeling in 2014 is een motie aangenomen waarbij het college is opgedragen te verkennen of een alternatieve locatie in de regio beschikbaar is. Hieraan is nog geen uitvoering gegeven. Het vervallen van de luchthavenregeling per 1 april 2018 door het nog altijd ontbreken van de verklaring veilig gebruik zou temeer aanleiding moeten zijn om deze verkenning uit te voeren.</p> <p>4. Uit de toelichting op het voorliggende besluit blijkt wederom niet van een belangenafweging, die wel vereist is op grond van wet- en regelgeving. Indiener wil benadrukken dat het vermeende vervoersvoordeel voor een zeer beperkt aantal personen niet in verhouding staat tot de overlast die bewoners van onder meer Leidschendam-Voorburg, Ypenburg, Leidschenveen en Rijswijk hiervan ondervinden. Overlast die zich uit in klachten en inmiddels ook in een handhavingprocedure. Indiener verzoekt om af te zien van het wijzigen van de luchthavenregeling.</p>	<p>1. Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p> <p>2. De Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim is inmiddels verleend.</p> <p>3. Uitvoering van deze motie loopt gelijk met de uitvoering van de andere moties ten aanzien van deze luchthaven. Omdat de luchthaven nog niet in gebruik is, is de uitvoering van de moties uitgesteld. Voor 1 april 2020 zal, met inachtneming van de uitkomsten van de moties, een besluit worden genomen over de toekomst van de luchthaven na 1 april 2020.</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
8		<p>1. Indiener kan zich voorstellen dat in geval van nood (Politie/Ambulance) van het heliplatform gebruik zal moeten worden gemaakt, maar een structurele luchthaven veroorzaakt heel veel overlast. Indiener denkt daarbij ook aan de afleiding van de verkeersstromen op de A4 en A12, maar vooral aan geluidsoverlast.</p> <p>2. Indiener heeft afgelopen zomer regelmatig last gehad van geluidsoverlast; vooral op zaterdag. Bewust heeft indiener gekozen voor een woning, grenzend aan het TNO-terrein i.v.m. de rust en stilte. Helaas moest indiener soms vanuit de tuin naar binnen gaan i.v.m. de herrie van de heli's. Als er een heliplatform komt, is indiener gedwongen om te gaan verhuizen.</p>	<p>De zienswijze ziet niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>Indiener heeft de ziekte van Menière en Hyperacusis (= overgevoelig voor geluid) en kan het niet verdragen als een helikopter zo laag overvliegt. Indiener vraagt zich af wie opdraait voor de verhuiskosten.</p>	
9		<p>1. Indiener verzoekt de zienswijze van 2014, ingediend tegen de toen gepubliceerde ontwerp-luchthavenregeling als opnieuw ingediend te beschouwen.</p> <p>2. Indiener stelt dat de berekeningen van TO70 niet zijn gebaseerd op de feitelijke ligging van de helihaven. Als dat wel was gedaan, komen de risicocontouren ontegenzeggelijk buiten het terrein van de helihaven vallen. Dat maakt dat niet volstaan kan worden met een Luchthavenregeling, maar met een luchthavenbesluit.</p> <p>3. Bovendien is geen rekening gehouden met de realisatie van de grote windmolen langs de A4, dit omdat de T70 effectvoorspelling uit 2014 is, terwijl de windmolen juist later gerealiseerd is.</p> <p>4. In het verleden is de locatie op het Ilsy-plantsoen door de provincie afgewezen vanwege het feit dat de locatie daar op minder dan 500 meter gelegen was van de eerste woningen. Het te realiseren deelplan 20 Ypenburg ligt op ongeveer 600 meter. Op een veel kortere afstand, ongeveer 280 meter ligt het camperpark Den Haag, dat jaarrond geopend is. Materieel gezien is er geen verschil met een woning en het camperpark, omdat het niet uitmaakt of je in een camper verblijft of in een woning. Op minder dan 500 meter verblijven permanent mensen. Vanwege de precedentwerking van het Ilsy-plantsoen is daarom ook deze locatie dus niet mogelijk.</p> <p>5. De helihaven heeft meer vergunningen nodig. Conform besluit-MER bijlage D is een helihaven MER-plichtig. Zowel een MER als het benodigde besluit ontbreken. Bovendien heeft de rechter de omgevingsvergunning voor het wijzigen van het bestemmingsplan vernietigd.</p> <p>6. Indiener vraagt zich af of de luchthavenregeling nog steeds wordt vastgesteld? Immers is de gemeente niet in</p>	<p>3. Met de windturbine langs de A4 is rekening gehouden bij het verlenen van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.</p> <p>5. Een luchthavenregeling kan worden vastgesteld zonder dat het bestemmingsplan dit toelaat. De luchtvaart wet- en regelgeving voorziet niet in een mogelijkheid tot weigering van de luchthavenregeling op die grond. Voor het gebruik van de luchthaven is wel een wijziging of omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan is inmiddels (opnieuw) aangevraagd.</p> <p>6. Een luchthavenregeling kan worden vastgesteld zonder dat het bestemmingsplan dit toelaat. De luchtvaart wet- en regelgeving voorziet niet in een mogelijkheid tot weigering van de luchthavenregeling op die grond. Voor het gebruik van de luchthaven is wel een wijziging of omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan is inmiddels (opnieuw) aangevraagd.</p> <p>7. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen worden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>beroep gegaan tegen de uitspraak, dus hebben ze de strijd kennelijk opgegeven.</p> <p>7. In het laatste weekend van augustus is veelvuldig gebruik gemaakt van de helihaven, dit om via een UBERchopper mensen te vervoeren naar een festival, of om rondvluchten uit te voeren. Dit heeft tot veel klachten in de wijk geleid vanwege overlast. Daar bovenop is uw eigen inspecteur een bestuursrechtelijk handhavingstraject gestart. Dit heeft ook geleid tot vragen in de gemeenteraad voor ontbinding van de huurovereenkomst voor de helihaven.</p> <p>8. Als laatste kan opgemerkt worden dat het vaststellen van een luchthavenregeling overbodig is. De gemeente Den Haag beschikt namelijk al over die van Waalsdorp. Deze locatie is veel centraler gelegen.</p>	<p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
10		<p>1. Invloed op de leefomgeving vanwege extra wegverkeer.</p> <p>Indiener stelt dat het goed mogelijk is dat woningen in de omgeving van de luchthaven in waarde dalen. Er is geen fonds dat een eventueel waardeverlies compenseert. Dit aspect moet worden onderzocht en meegewogen bij de besluitvorming.</p> <p>Rotterdam the Hague Airport is gelegen op 12 kilometer afstand. Daardoor is deze luchthaven overbodig, zeker nu de afstand over de weg ook gering is.</p> <p>2. Indiener stelt al geruime tijd veel geluidsoverlast te ervaren in en rondom de eigen woning. Indiener wil niet dat geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's in de leefomgeving verder toenemen door de vestiging van een luchthaven in de buurt. Indiener ervaart ook regelmatig overlast van overvliegende helikopters die erg veel lawaai maken, laag overvliegen en lijken rond te cirkelen. Dit gebeurt ook vaak 's avonds.</p> <p>Voor het overige is de inhoud van deze zienswijze gelijk aan die van de Vereniging Heliniet.</p>	<p>Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
11		<p>1. Indiener is tegen een helihaven op Ypenburg omdat het slecht is voor het milieu met te veel Co 2 uitstoot. Indiener woont al tussen drie rijkswegen, wat geluidsoverlast geeft en veel fijnstof. Als er ook nog 25 a 50 vliegbewegingen boven ons komen is dat veel te veel.</p> <p>2. Indiener stelt dat gelet op het feit dat er gewoon gevlogen is boven onze wijk zonder een vergunning is al een bewijs dat de exploitant zich niet aan de regels zal houden.</p>	<p>2. Tegen het overtreden van de voorschriften van de tug-ontheffing op grond waarvan starts en landingen zijn uitgevoerd in 2017, is handhavend opgetreden. Ook wanneer sprake is van overtreding van voorschriften van de luchthavenregeling zal daartegen handhavend worden opgetreden.</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
12		<p>1. Indiener is tegen het vaststellen van de ontwerpluchthavenregeling. De reden is de chaos en een zeer druk bebouwde leefomgeving, het lijkt wel op Madurodam zelf! Vervuilde lucht is er volgens indiener meer dan genoeg en herrie ook! Onze gezondheid gaat ten koste van al deze problemen.</p> <p>Indiener is zelf verbonden aan de woonplaats doordat indiener weduwe is, twee 2 tieners heeft en behandeld wordt voor kanker. Rust, regelmaat en reinheid mogen absoluut niet vergeten worden!</p>	<p>De zienswijze ziet niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
13		<p>1. Indiener stelt dat het goed mogelijk is dat woningen in de omgeving van de luchthaven in waarde dalen. Er is geen fonds dat een eventueel waardeverlies compenseert. Dit aspect moet worden onderzocht en meegewogen bij de besluitvorming.</p> <p>2. Rotterdam the Hague Airport is gelegen op 12 kilometer afstand. Daardoor is deze luchthaven overbodig, zeker nu de afstand over de weg ook gering is.</p> <p>3. Indiener stelt al geruime tijd veel geluidsoverlast te ervaren in en rondom de eigen woning. Indiener wil niet dat geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's in de leefomgeving verder toenemen door de vestiging van een luchthaven in de buurt. Indiener ervaart ook regelmatig overlast van overvliegende helikopters die erg veel lawaai maken, laag overvliegen en lijken rond te cirkelen. Dit gebeurt ook vaak 's avonds.</p>	<p>3. Er mogen geen starts van en landingen op de helikopterluchthaven aan de Spoorlaan worden uitgevoerd tussen 19:00 uur en 07:00 uur. Helikopters die 's avonds boven Ypenburg vliegen zijn derhalve niet afkomstig van of op weg naar deze luchthaven.</p> <p>Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>Voor het overige is de inhoud van deze zienswijze gelijk aan die van de Vereniging Heliniet.</p>	
14	Wijkvereniging Oud Voorburg	<p>1. Wijkvereniging Oud Voorburg (hierna: de Wijkvereniging) stelt zich ten doel de leefbaarheid in de wijk te bevorderen. Zij beschouwt haar zienswijze van 30 december 2014 als herhaald en ingelast, evenals de 377 zienswijzen die zijn ingediend tegen de ontwerp-luchthavenregeling van 2014.</p> <p>2. De Wijkvereniging stelt dat de Spoorlaan blijkbaar zo'n slechte locatie is, dat de Inspectie Leefomgeving en Transport nog steeds geen Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim heeft verleend. De Wijkvereniging verzoekt om opheldering over de criteria voor het verlenen van een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.</p> <p>3. Al die jaren is geen klachtenprocedure tot stand gekomen. De ervaring heeft geleerd dat de huidige mogelijkheid om overlast te melden volkomen ongeschikt is.</p> <p>4. Eind 2016 is pal naast de A4 en vlakbij Prins Clausplein/Spoorlaan een meer dan 150 meter hoge Windturbine gebouwd. Een windturbine waarvoor nog geen vergunning is verleend op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken voor windturbines. Een nieuwe planologische ontwikkeling ten opzichte van 4 jaar geleden.</p> <p>5. Een andere wijziging ten opzichte van oktober 2014 is de functiewijziging van deelplan 20 in de gemeente Den Haag. Grenzend aan het Gavi-terrein zal de wijziging naar stedelijk woongebied met hoge dichtheden meer woningen mogelijk maken maar ook een woontoren van 19 verdiepingen op 600 meter van de luchthaven.</p> <p>6. In het weekend van 26/27 augustus 2017 hebben bewoners rondom het Prins Clausplein en langs de A4 ernstige overlast ervaren door de overtreding van de tug-ontheffing voor de Spoorlaan. Een bestuurlijk handhavingstraject is gestart. Heliplan heeft daarmee blijk gegeven van slecht ondernemerschap.</p> <p>De overtreding op 26 en 27 augustus heeft ook</p>	<p>2. De afgifte van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim heeft vertraging opgelopen doordat er nog geen overeenstemming was over het gebruik van het luchtruim. Inmiddels is die overeenstemming er wel en is de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim verleend. Bij het verlenen van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim toetst Inspectie Leefomgeving en Transport onder meer of, gelet op de obstakels in de omgeving en het gebruik van het luchtruim door overig luchtverkeer, starts en landingen veilig kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast wordt getoetst of de landingsplaats aan de internationale vereisten voldoet. Omdat wij deze toets zelf niet uitvoeren, zijn wij ook niet van alle criteria op de hoogte.</p> <p>3. U kunt melding van overlast van starts en landingen van de luchthaven doorgeven via 0888-333 555.</p> <p>4. Met de windturbine langs de A4 is rekening gehouden bij het verlenen van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.</p> <p>5. De functiewijziging van deelplan 20 was bij het vaststellen van de luchthavenregeling in 2015 reeds bekend.</p> <p>6. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>7. Een luchthavenregeling kan worden vastgesteld zonder dat het bestemmingsplan dit toelaat. De luchtvaart</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>tot politieke aandacht geleid. Inmiddels is door de gemeenteraad in Den Haag om ontbinding van de huurovereenkomst gevraagd.</p> <p>7. De bestuursrechter heeft op 21 augustus 2017 de omgevingsvergunning vernietigd. De helihaven is hiermee illegaal aangelegd. Een nieuwe luchthavenregeling is zinloos zolang er geen planologische dekking is.</p> <p>8. De Wijkvereniging verzoekt in verband met het voorstaande, de voorliggende luchthavenregeling niet vast te stellen.</p>	<p>wet- en regelgeving voorziet niet in een mogelijkheid tot weigering van de luchthavenregeling op die grond. Voor het gebruik van de luchthaven is wel een wijziging of omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze wijziging is inmiddels (opnieuw) aangevraagd.</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
15		<p>1. Op basis van de inzage van de stukken en de negatieve ervaring van geluidsoverlast op 26 en 27 aug 2017, dient indiener bezwaar in tegen de gekozen locatie van de helihaven en het totaal aantal voorgestelde vliegbewegingen en de gekozen tijdstippen.</p> <p>2. Tevens eist indiener dat de luchthavenregeling vervalt per 1 april 2018 (i.p.v. 1 april 2020) en deze niet door provinciale staten wordt verlengd. Samenvattend: de gekozen locatie voor de helihaven ligt te dicht bij woonhuizen en de commerciële belangen wegen niet op tegen de burgerbelangen die een gezonde leefomgeving nastreven (geen geluid- en milieuoverlast).</p>	<p>2. Indiener geeft niet aan waarom de vervaldatum niet mag worden gewijzigd in 1 april 2020.</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
16		<p>Indiener is huiseigenaar en verwacht dat de helikopters over haar huis zullen gaan vliegen. Indiener vindt dat niet prettig. Indiener is het niet eens met de helihaven.</p>	<p>De zienswijze ziet niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
17	B&W Leidschendam- Voorburg	<p>1. Het college van B&W van de gemeente Leidschendam-Voorburg (hierna: het College) herhaalt haar eerder ingediende fundamentele bezwaren tegen een helihaven.</p> <p>2. Daarnaast voert het College aan dat ons land zich inmiddels heeft gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van Parijs (COP21, 2015). De onderhavige luchthavenregeling maakt een helihaven mogelijk dat haaks staat op deze aangescherpte doelstellingen tot CO₂-reductie.</p> <p>3. Bovendien tonen de vele klachten van omwonenden over de helikoptervluchten van 26/27 augustus 2017 aan dat de vrees voor hinder bij omwonenden niet ongegrond is, ook</p>	<p>3. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>4. en 5. De luchthavenregeling is in januari 2018 in werking getreden. De periode van januari tot april is te kort om het gebruik</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		<p>al wordt voldaan aan de geluidsnormen.</p> <p>4. Het College is van mening dat Rotterdam the Hague Airport een volwaardig alternatief is. Het College is daarom van mening dat eerst motie M-571 (D'66, 14 oktober 2015), het alternatievenonderzoek, zou moeten worden uitgevoerd.</p> <p>5. Het College stelt dat tijdelijke verlening van de luchthavenregeling een onnodig precedent schept, waarbij helikopterverkeer in de verdere toekomst wordt genormaliseerd. Dat vindt het College onwenselijk.</p>	<p>van de luchthaven goed te kunnen monitoren. Dat heeft tot gevolg dat een besluit over de toekomst van de luchthaven in april 2018 niet kan worden genomen op basis van voldoende gegevens. Er is geen sprake van een precedent. De M-571 motie wordt, net als de andere relevante moties, uitgevoerd. Voor 1 april 2020 zal, met inachtneming van de uitkomsten van de moties, een besluit worden genomen over de toekomst van de luchthaven na 1 april 2020.</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
18	Vereniging Park Leeuwen-bergh	<p>1. De Vereniging Park Leeuwenbergh (hierna: de Vereniging) stelt dat de geplande luchthaven dicht bij haar woonwijk ligt en nu al overlast veroorzaakt. Dit is onder meer gebleken in het weekend van 26/27 augustus toen een groot aantal helikoptervluchten werd uitgevoerd. Dit leidde tot veel klachten bij de bewoners.</p> <p>De Vereniging sluit zich aan bij de zienswijze van de Vereniging Heliniet van 6 november 2017. Op basis van genoemde argumenten verzoekt de Vereniging de voorliggende luchtvaartregeling niet vast te stellen.</p>	<p>1. Aan de luchthavenregeling zijn beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van starts en landingen verbonden, zoals maximaal 10 starts en 10 landingen per dag. Bovendien mogen op grond van de luchthavenregeling geen commerciële rondvluchten worden uitgevoerd. Deze beperkingen golden niet voor de verleende tug-ontheffing. De verwachting is dat hierdoor minder, dan wel geen sprake zal zijn van overlast.</p> <p>Voor het overige verwijzen wij naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p>
19	Vereniging Houdt Vlietrand Groen	<p>1. De Vereniging Houdt Vlietrand Groen (hierna: de Vereniging) heeft bij brief van 29 december 2014 een zienswijze ingediend tegen het voornemen een luchthavenregeling vast te stellen. Zij beschouwt die zienswijze als hier herhaald en ingelast, evenals de 377 zienswijzen die zijn ingediend tegen de ontwerpluchthavenregeling van 2014. Voor het overige is de zienswijze gelijk aan die van de Wijkvereniging Oud Voorburg.</p>	<p>Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Wijkvereniging Oud Voorburg (onder 13).</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.</p>
20		<p>Deze zienswijze komt overeen met die van de Vereniging Heliniet en de Wijkvereniging Oud Voorburg.</p>	<p>Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2) en die van de Wijkvereniging Oud Voorburg (onder 13).</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
21	B&W Pijnacker-Nootdorp	Het college van B&W van de gemeente Pijnacker-Nootdorp kan instemmen met de wijzigingen zoals opgenomen in de ontwerpvluchthavenregeling. Het college vindt het van groot belang dat inwoners van de gemeente Pijnacker-Nootdorp geen nadelige gevolgen van de helikopterluchthaven ondervinden. Met name de in- en uitvliegroutes zijn daarbij van groot belang. Deze gaan, zoals blijkt uit bijgevoegde kaart, niet over woongebieden en/of de gemeente.	Fijn dat het College kan instemmen met de wijzigingen.
22		Deze zienswijze komt overeen met die van de Vereniging Heliniet.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).
23		Deze zienswijze komt overeen met die van de Wijkvereniging Oud Voorburg.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Wijkvereniging Oud Voorburg (onder 13).
24	M.W.J. Frima	Deze zienswijze komt overeen met die van de Wijkvereniging Oud Voorburg.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Wijkvereniging Oud Voorburg (onder 13).
25		<p>1. Indiener stelt dat rondom de woning reeds veel geluids- en stankoverlast is. Indiener wil niet dat geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's in de leefomgeving verder toenemen door de vestiging van een helikopterluchthaven.</p> <p>2. De spaarzame natuur in de directe omgeving van indiener, waaronder een rustplaats voor vogels bij Vredenoord en het Reigerbos en de ecologische zone rond het Molenslootpad, worden verstoord door de plannen. Europese en Nederlandse normen inzake luchtverontreiniging en geluidsoverlast worden door de plannen overschreden. Daarnaast ligt de helikopterluchthaven dicht bij de bestaande luchthaven Rotterdam the Hague Airport.</p> <p>3. Indiener stelt dat het goed mogelijk is dat woningen in de omgeving van de luchthaven in waarde dalen. Er is geen fonds dat een eventueel waardeverlies compenseert. Dit aspect moet worden onderzocht en meegewogen bij de besluitvorming.</p>	<p>Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Heliniet (onder 2).</p> <p>Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de vluchthavenregeling.</p>

nr	naam	inhoud	Reactie
		Rotterdam the Hague Airport is gelegen op 12 kilometer afstand. Daardoor is deze luchthaven overbodig, zeker nu de afstand over de weg ook gering is. 4. Voor het overige is deze zienswijze gelijk aan die van de Vereniging Heliniet.	
26	L. Nijdam	Deze zienswijze komt overeen met die van de Wijkvereniging Oud Voorburg.	Wij verwijzen naar de beantwoording van de zienswijze van de Wijkvereniging Oud Voorburg (onder 13). Voor het overige ziet de zienswijze niet op de wijzigingen opgenomen in de luchthavenregeling.

CONCLUSIE

De ingediende zienswijzen leiden tot wijziging van artikel 7, lid 3 van de luchthavenregeling. Dit artikellid wordt aangepast overeenkomstig het convenant tussen de Luchtverkeersleiding Nederland en de exploitant.

Voor het overige leiden de zienswijzen niet tot wijziging van de luchthavenregeling.

BEROEP

Gelet op het bepaalde in de artikelen 8:1, 8:6, lid 1, 7:1, aanhef en onder d Algemene wet bestuursrecht 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 wetbestuursrecht). Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het 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.