

1038019/1497645

ONTWERPBESLUIT

ONTWERP LUCHTHAVEN BESLUIT

Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van *** ter vaststelling van een Luchthavenbesluit voor de Luchthaven Amsterdam Heliport.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van *** met kenmerk ***/***

Gelet op:

artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening; en

artikel 8.43 van de Wet luchtvaart

Overwegende,

- dat het gelet op artikel XIII van de Wet van 18 december 2008, Stb 561, houdende wijziging van de Wet luchtvaart (Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) nodig is om een luchthavenbesluit vast te stellen voor de Luchthaven Amsterdam Heliport ter vervanging van de SIGNAL-beschikking d.d. 16 augustus 2007;
- dat het gewenst is om hierbij vliegbewegingen te reserveren voor Helicopter Emergency Medical Service-vluchten;
- dat het op grond van de voornoemde SIGNAL-beschikking toegestane aantal vliegbewegingen van 22.500 in dit luchthavenbesluit wordt beperkt tot een aantal waarbij geen significante negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden kunnen optreden;
- dat de beperkingengebieden zodanig zijn begrensd dat een uitbreiding van het aantal vliegbewegingen tot in totaal 22.500 in de toekomst mogelijk blijft; en
- dat Provinciale Staten binnen 5 jaar na inwerkingtreding van dit besluit het luchthavenbesluit zullen herzien, waarbij het aantal vliegbewegingen kan worden verhoogd tot ten hoogste 22.500 danwel de beperkingengebieden opnieuw worden begrensd op basis van het in dit besluit toegestane aantal vliegbewegingen.

Besluiten:

Het luchthavenbesluit Amsterdam Heliport vast te stellen.

Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport

Artikel 1. Begrippen

Voor de toepassing van dit besluit wordt, tenzij anders bepaald, verstaan onder:

- a. exploitant: de houder van een luchthavenregeling of luchthavenbesluit;

- b. gebruiker: een luchtvaartmaatschappij, een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert, niet zijnde een luchtvaartmaatschappij (art. 8.1 b Wet luchtvaart);
- c. HEMS-vluchten: Helicopter Emergency Medical Service vluchten zoals bedoeld in de vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014
- d. ruimtelijk plan:
 - o bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;
 - o wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de Wet ruimtelijke ordening;
 - o beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening;
 - o omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, van het bestemmingsplan of van de beheersverordening wordt afgeweken, voor zover het betreft de planologische gebruiksactiviteiten als genoemd in artikel 4, onderdelen 9 en 11, van bijlage II bij het Besluit ruimtelijke ordening;
 - o omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, van het bestemmingsplan of van de beheersverordening wordt afgeweken; of
 - o projectuitvoeringsbesluit als bedoeld in artikel 2.10 van de Crisis- en herstelwet.

Artikel 2. Luchthavengebied Amsterdam Heliport

1. Als luchthavengebied, als bedoeld in [artikel 8.47 van de Wet luchtvaart](#), wordt vastgesteld het werkingsgebied Luchthavengebied Amsterdam Heliport aan de Hornweg 24 te Amsterdam, geografische positie 52°24'48"N; 004°48'15"O zoals aangegeven op de bij dit luchthavenbesluit behorende kaart in bijlage A.
2. In het werkingsgebied Luchthavengebied luchthaven Amsterdam Heliport zijn gelegen: een landingsplaats ter grootte van 24 bij 24 meter, omgeven door een safety area van 12 meter, voor het landen en opstijgen met helikopters, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B.

Artikel 3. Gebruik Amsterdam Heliport

Ter plaatse van het werkingsgebied Luchthavengebied Amsterdam Heliport gelden de volgende regels:

1. De luchthavenexploitant is Amsterdam Heliport B.V. of diens rechtsopvolger.
2. De luchthavenexploitant laat op de luchthaven vliegbewegingen toe binnen de vastgestelde aantallen genoemd onder 3 zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting ter plaatse van een handhavingspunt niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden, zoals opgenomen in deze tabel:

Ligging en grenswaarden in de handhavingspunten

Handhavingspunt	X	Y	Grenswaarde
Noordoost	115405	492122	78,49 dB(A) Lden
Zuidwest	115349	491929	74,90 dB(A) Lden

3. Voor het luchtverkeer gelden de volgende regels:

- a. Op de luchthaven zijn uitsluitend VTOL (Vertical Take-Off and Landing) vluchten toegestaan.
- b. Op de luchthaven zijn ten hoogste 3.420 vliegbewegingen ten behoeve van commerciële of maatschappelijke helikopter toepassingen, niet zijnde rondvluchten, toegestaan.
- c. Op de luchthaven zijn ten hoogste 5.400 vliegbewegingen voor HEMS-vluchten toegestaan.
- d. Vliegbewegingen zoals bedoeld onder b mogen alleen uitgevoerd worden tijdens de dag- en avond periode, waarbij per etmaal ten hoogste 60 vliegbewegingen mogen worden uitgevoerd waarvan ten hoogste 15 in de avondperiode.

Artikel 4. Beperkingengebieden Amsterdam Heliport

Als beperkingengebieden als bedoeld in [artikel 8.47 van de Wet luchtvaart](#) gelden voor het werkingsgebied Luchthavengebied Amsterdam Heliport:

- a. De 10^{-5} plaatsgebonden risicocontouren als bedoeld in artikel 9 onder 1.a. van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied 10-5 plaatsgebonden risicocontour Amsterdam Heliport;
- b. De 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren als bedoeld in artikel 9 onder 1.a. van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied 10-6 plaatsgebonden risicocontour Amsterdam Heliport;
- c. De geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9 onder 1.b. van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied geluidscontour 48 dB(A) L_{den} Amsterdam Heliport;
- d. De geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9 onder 1.c. van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied geluidscontour 56 dB(A) L_{den} Amsterdam Heliport;
- e. De geluidscontour van 70 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9 onder 1.d. van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied geluidscontour 70 dB(A) L_{den} Amsterdam Heliport;
- f. Het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9 onder 1.f van het Besluit burgerluchthavens, ter plaatse van het werkingsgebied Hoogtebeperking Amsterdam Heliport

Artikel 5. Rapportageverplichting

1. Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december.
2. Binnen twee weken na het einde van elk kwartaal overlegt de exploitant een kwartaalrapportage aan de Gedeputeerde Staten over het gebruik van de luchthaven over de periode van het begin van het kwartaal tot het einde van het kwartaal. Na afloop van een gebruiksjaar overlegt de exploitant een jaarrapportage over de periode van het begin van het gebruiksjaar tot en met het einde van het gebruiksjaar.
De inhoud van de rapportage dient in ieder geval te voldoen aan de vereisten gesteld in de

regeling en het format zoals dit door het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ter beschikking is gesteld.

Artikel 6. Luchthaven Amsterdam Heliport

De gemeenteraden van de gemeenten Amsterdam, Oostzaan en Zaanstad nemen overeenkomstig [artikel 8.47, tweede lid](#), en [artikel 8.8 van de Wet Luchtvaart](#), bij de vaststelling van een ruimtelijk plan de in artikel 4 opgenomen gebieden in acht.

Artikel 7. Inwerkingtreding

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

Haarlem, ***.

Provinciale Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

K. Bolt, statengriffier

Uitgegeven op ***

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Toelichting

Inleiding

Op 1 november 2009 is de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) inwerking getreden. Met deze wet zijn de taken en bevoegdheden voor regionale luchthavens overdragen van het Rijk aan de provincies. De provincie Noord-Holland heeft hiermee onder andere de bevoegdheid gekregen tot het vaststellen van luchthavenbesluiten (LHB).

Ten aanzien van het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens is het Rijk nog steeds bevoegd gezag. Alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid blijven een Rijksverantwoordelijkheid, vallend onder de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILenT).

Provinciale beleidsnota Regionale luchthavens

Ter uitvoering van de RBML heeft de provincie Noord-Holland de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens vastgesteld (27 september 2010). De Beleidsnota vormt het kader waarbinnen het luchthavenbesluit wordt opgesteld. Het opstellen van het luchthavenbesluit is afgestemd met de gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad, Havenbedrijf Amsterdam, ILenT, Luchtverkeersleiding Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, VU medisch Centrum en de exploitant van de luchthaven.

Vergunnings situatie

Dit luchthavenbesluit betreft de reeds bestaande helihaven Amsterdam Heliport gelegen aan de Hornweg 24 te Amsterdam in het industriegebied Amsterdam Westpoort. De helihaven bestaat uit een onverharde landingsplaats van 24 x 24 meter omgeven door een safety area van 12 meter breed.

De helihaven wordt gebruikt voor commerciële doeleinden door helikopters. Deze vluchten mogen tijdens de dag- en avondperiode worden uitgevoerd. Eveneens wordt de helihaven gebruikt door helikopters met medische doeleinden (Helikopter Emergency Medical Services – HEMS). Deze vluchten mogen tijdens de dag-, avond- en nachtperiode worden uitgevoerd.

Incidenteel wordt de helihaven gebruikt voor verkeer van derden. Dit zijn onder andere helikoptervluchten uitgevoerd door de Luchtvaartpolitie.

De exploitant is in het bezit van een beschikking als bedoeld in artikel 7 van het Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen (BIGNAL) afgegeven door de Inspectie Verkeer & Waterstaat op 16 augustus 2007. In het kader van de RBML wordt deze BIGNAL-beschikking omgezet in een luchthavenbesluit. De grenswaarden in handhavingspunten geven ruimte voor circa 22.500 helikopterbewegingen per jaar.

Luchthavenbesluit

Volgens artikel 5 van het Besluit Burgerluchthavens (BBL) is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien een contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} of een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. In de overige gevallen volstaat het vaststellen van een luchthavenregeling.

De L_{den} is de Europese Level Day, Evening, Night norm voor de bepaling van de geluidsbelasting. De externe veiligheidscontour wordt bepaald op basis van het door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu 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.

Gebaseerd op een aantal vliegbewegingen van 22.500 per jaar zal de 56 dB(A) L_{den} -contour en plaatsgebonden risicocontour zich buiten het luchthavengebied uitstrekken zoals te zien is ter plaatse van het werkingsgebied geluidscntour 56 dB(A) L_{den} Amsterdam Heliport.

Het maximale aantal vliegbewegingen waarvoor een tijdelijke ruimte reservering in het luchthavenbesluit is opgenomen is aangehouden voor het vaststellen van de maximale beperkingen gebieden.

De contouren zijn gebaseerd op de aanname dat de commerciële helikoptervluchten van en naar de helihaven worden uitgevoerd overeenkomstig de vliegprocedures zoals vastgesteld door het ministerie van IenW en gepubliceerd in de Aeronautical Information Publication, volume 1 of 2, onder EHHA AD 3.21. De HEMS vluchten zijn, conform de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014, niet gebonden aan de voorgeschreven vliegprocedures en -hoogtes.

Amsterdam Heliport had tot op heden geen natuurvergunning in verband met de effecten op Natura-2000 gebieden. Op grond van de uitbreidingsvergunning uit 2007 (22.500 bewegingen) had dit wel gemoeten. Voor de oorspronkelijke vergunning (9.610 bewegingen) van 15 juni 2004 is de verplichting voor een natuurvergunning niet duidelijk, o.b.v. de huidige aannames in AERIUS schommelen die aantallen rond de maximale aantallen, die geen significante stikstofeffecten op Natura-2000 gebieden opleveren.

Omdat tot op heden onduidelijk is op welke manier de stikstofberekeningen in de nabije toekomst worden uitgevoerd, en dus onduidelijk is welke hoeveelheid vliegbewegingen geen significante stikstofeffecten opleveren, stellen we de vergunning naar beneden bij tot in totaal 8.820 vliegbewegingen. Dit aantal geeft op grond van de geldende regelgeving geen significante stikstofeffecten op Natura-2000.

Concreet betekent dit, dat wij in het ontwerp-LHB waar mogelijk de milieuruimte uit de oorspronkelijke BIGNAL-beschikking overnemen voor 22.500 vliegbewegingen maar specifiek een beperking in het aantal vliegbewegingen uitgesplitst naar functie (Trauma of commercieel) een totaal van 8.820 (5.400 trauma, 3.420 commercieel) opnemen. Deze aantallen geven geen significante stikstofeffecten en zijn daarbij aan de conservatieve kant. Indien noodzakelijk kan, indien een robuustere stikstofberekening kan worden uitgevoerd, onderzocht worden, welke aantallen vliegbewegingen zonder significante stikstofeffecten kunnen worden geacommodeerd.

Provinciale Staten willen echter de exploitant de mogelijkheid bieden om aan te tonen dat het aantal vliegbewegingen die waren toegestaan binnen de BIGNAL beschikking mogelijk is zonder dat hierdoor significant negatieve effecten worden veroorzaakt op Natura 2000. Hiervoor is een periode van 5 jaar voorzien, waarna Provinciale Staten het luchthavenbesluit kunnen wijzigen. Om te voorkomen dat in deze periode nieuwe geluidsgevoelige of kwetsbare functies worden gerealiseerd binnen de beperkingengebieden die zouden behoren bij het aantal vliegbewegingen

op grond van deze BIGNAL beschikking (maximaal 22.500), is er voor gekozen de beperkingengebieden te baseren op dit nog niet toegestane aantal van 22.500. Provinciale Staten achten deze reservering wenselijk in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit Luchthavenbesluit is mede om deze reden gebaseerd op zowel de Wet luchtvaart als op de Wet ruimtelijke ordening. Indien na een periode van 5 jaar geen zicht is op het omzetten van deze reservering naar een rechtstreeks recht, dan kunnen Provinciale Staten de begrenzing van de beperkingengebieden aanpassen aan de toegestane vliegbewegingen (8.820).

Het LHB baseren we dus verder ook op 22.500 vliegbewegingen op inclusief de daarbij behorende geluidscontouren en externe veiligheidscontouren, en ook de grenswaarden op de handhavingspunten in het luchthavenbesluit laten we onveranderd. Deze benadering houdt zoveel mogelijk vast aan de bepalingen in de bestaande BIGNAL-beschikking, maar zorgt wel voor beperking waar dat in het kader van de huidige depositieregelgeving voor stikstof noodzakelijk is.

Omgevingsverordening en Omgevingswet

Dit luchthavenbesluit zal op een later moment worden verwerkt in de omgevingsverordening. Met deze omgevingsverordening bundelen en integreren Provinciale Staten haar verordeningen gericht op de fysieke leefomgeving.

Ruimtelijke Ordening

Volgens artikel 8.47 van de Wet luchtvaart worden in het luchthavenbesluit ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven, het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het beperkingengebied beslaat het gebied naast (rondom) het luchthavengebied, dat de geluidscontouren, de plaatsgebonden risicocontouren en het (driedimensionale) veiligheidsgebied (obstakelvrije vlakken) bevat. Ten aanzien van het beperkingengebied zijn in het Besluit burgerluchthavens voorschriften voor de bouw van en aanwezigheid van woningen, kwetsbare en geluidsgevoelige gebouwen en obstakels opgenomen. Hiermee wordt onder meer voorkomen dat woningen aan te hoge geluidsbelasting of een te hoog plaatsgebonden risico worden blootgesteld. Tevens wordt in het kader van de vliegveiligheid een denkbeeldig driedimensionaal vlak geprojecteerd (de veiligheidszone) waarbinnen zich geen obstakels bevinden (of breekbaar en licht van constructie).

Ten behoeve van deze helihaven is geen apparatuur voor de luchtverkeerscommunicatie, –navigatie of –begeleiding aanwezig. Het is derhalve niet nodig om een beperkingengebied vast te stellen om de goede werking van dergelijke apparatuur niet te verstoren.

Op grond van artikel 18 Besluit burgerluchthavens worden de contouren voor het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico op basis van het feitelijk gebruik in het voorafgaande gebruiksjaar, elke 5 jaar na vaststelling van dit luchthavenbesluit berekend. Deze berekening wordt openbaar gemaakt.

Het vastgestelde beperkingengebied moet worden overgenomen in de bestemmingsplannen dan wel omgevingsplannen van de gemeenten waarin het beperkingengebied is gelegen.

Handhaving

Ten behoeve van de handhaving zijn twee handhavingspunten vastgesteld. Dit zijn denkbeeldige punten gelegen op honderd meter van het centrum van het heliplatform, onder de in- en

uitvliegroutes. Er is geen woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen op of in de nabijheid van de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} . Om die reden zijn, behoudens de handhavingspunten in elk van de twee uitvliegrichtingen op 100 meter van het helikopterplatform, verder geen handhavingspunten noodzakelijk. Indien de vastgestelde maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden, kunnen maatregelen genomen worden om dit tegen te gaan.

Artikelsgewijs

Artikel 1.

Dit artikel bevat een aantal begripsbepalingen. Opgemerkt wordt dat het begrippenkader uit de regelgeving waarop deze verordening is gebaseerd, de Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening, ook van toepassing is.

Artikel 2.

Dit artikel beschrijft de luchthaven waarop dit luchthavenbesluit van toepassing is. Er wordt verwezen naar de kadastrale kaarten. Ook beschrijft dit artikel de richting en de lengte van de landingsplaats van de luchthaven.

Artikel 3.

Dit artikel beschrijft de ligging en de grenswaarden van de handhavingspunten.

Verder regelt dit artikel het soort verkeer dat wordt toegestaan op helihaven Amsterdam Heliport. Naast vast aangewezen gebruikers kunnen ook derden–belanghebbenden die helikoptervluchten uitvoeren worden toegelaten. Als voorwaarde voor toelating wordt daarbij gehanteerd het criterium ‘maatschappelijk belang’, waaronder begrepen wordt vluchten ten behoeve van HEMS en de Luchtvaartpolitie.

Artikel 4.

Dit artikel legt de wettelijk minimale beperkingengebieden vast. Deze beperkingengebieden kunt u vinden via [deze link](#). Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voorzover deze buiten het luchthavengebied liggen. Omdat de contour van 70 dB(A) Lden binnen het luchthavengebied valt, wordt deze contour niet als beperkingengebied vastgesteld. De beperkingen die binnen de vastgestelde contouren gelden ten aanzien van externe veiligheid (10–6 en 10–5) en geluid (56 dB(A)), zijn vastgelegd in de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens.

Op basis van artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens dienen Provinciale Staten een afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied gelegen tussen de 56 en 48 dB(A) Lden–contour in relatie tot het gebruik van de luchthaven. De 48 dB(A)–contour van de helihaven wordt kleiner dan in de huidige vergunde situatie. Omdat in de huidige situatie ook geen beperkingen zijn opgenomen, nemen wij voor dit gebied in het ontwerp–luchthavenbesluit geen aanvullende beperkingen op.

Artikel 5.

Dit artikel regelt de rapportageverplichting van de exploitant aan Gedeputeerde Staten. De eisen aan de rapportage zijn geregeld in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Artikel 6.

Dit artikel regelt dat de betreffende gemeenteraden dit luchthavenbesluit moeten verwerken in de ruimtelijke plannen. Volgens artikel 8.47, gelezen in samenhang met artikel 8.8 van de Wet luchtvaart geldt het luchthaven-besluit als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening.

Op grond van artikel 8.8 van de Wet Luchtvaart dient de gemeente binnen een jaar, of een andere bij het besluit te bepalen termijn, het bestemmingsplan of de beheersverordening in overeenstemming te brengen met het Luchthavenbesluit.

Artikel 7.

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van dit besluit.