VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 december 2020

Onderwerp: Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport

Kenmerk: 1038019/1507482

Bijlagen:

- **Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport**
- **Begeleidende notitie + eindconcept MER beoordeling**
- **Nota van beantwoording + zienswijzen**

1. Inleiding

Op 1 november 2009 is via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) het bevoegd gezag over de regionale luchtvaart van het Rijk naar provincies gegaan. Als gevolg hiervan dient de provincie een Luchthavenbesluit vast te stellen voor de helihaven Amsterdam Heliport, gelegen in het Westelijk Havengebied van Amsterdam. Het Luchthavenbesluit (LHB) vervangt de bestaande vergunning van de helihaven, de Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (BIGNAL)-beschikking, die onder de oude wet- en regelgeving door het Rijk is afgegeven. In dit luchthavenbesluit wordt de milieugebruiksruimte voor de helihaven vastgelegd, net als de ruimtelijke beperkingen voor de omgeving die hiermee samenhangen.

Ten opzichte van de BIGNAL-beschikking zijn er drie veranderingen.

Allereerst hebben Gedeputeerde Staten aangegeven, dat zij graag een andere locatie van de standplaats van de traumahelikopter willen realiseren. Dit luchthavenbesluit biedt de ruimte om de standplaats van de traumahelikopter op het Amsterdam UMC, locatie VUmc, te kunnen verplaatsen naar Amsterdam Heliport.

Verder bestaat de wens om in de omgeving van Amsterdam Heliport een windpark uit te breiden. Hiervoor moesten de vliegprocedures (aankomst- en vertrekroutes) worden aangepast door het Rijk, deze nieuwe route is in het luchthavenbesluit opgenomen.

Tenslotte is uit de m.e.r.-beoordeling gebleken dat het aantal vergunde vliegbewegingen uit de BIGNAL-beschikking op basis van de huidige stikstofregelgeving niet toelaatbaar is. In het luchthavenbesluit wordt een aantal vliegbewegingen toegestaan, dat geen significante stikstofeffecten oplevert. Voor de ‘vrijgevallen’ vluchten neemt de provincie voorlopig een planologische reservering op (maximaal 5 jaar). Doordat er met de routewijziging hoger aangevlogen wordt valt deze gereserveerde milieuruimte binnen de milieucontour uit de oude BIGNAL-vergunning.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Het eerste doel is om de bestaande BIGNAL-beschikking zonder wijzigingen over te zetten naar een luchthavenbesluit binnen de geldende wet- en regelgeving.

Het tweede doel is om binnen het luchthavenbesluit de standplaatsverplaatsing van het Amsterdam UMC, locatie VUmc naar Amsterdam Heliport te realiseren.

Aan het eerste doel is voldaan door het luchthavenbesluit zoveel mogelijk te baseren op het in de BIGNAL-beschikking toegestane aantal van 22.500 vliegbewegingen per jaar. Als gevolg van de stikstofregelgeving is dat aantal momenteel niet toegestaan, waardoor het aantal vliegbewegingen is teruggebracht tot 8.820 vliegbewegingen per jaar. Gezien de onduidelijkheden rondom de stikstofberekeningen vinden wij op dit moment een inperking van het aantal vliegbewegingen op basis van de huidige stikstofregels geen recht doen aan het belang van de exploitant. Daarom is een ruimtelijke reservering voor de bestaande rechten voor een periode van 5 jaar opgenomen. Indien na een periode van maximaal 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.

Het tweede doel, de wens om op Amsterdam Heliport ruimte te creëren voor de standplaats van de traumahelikopter die nu op het Amsterdam UMC, locatie VUmc is gestationeerd, vormt de urgentie om deze constructie toe te passen. Wij willen nu een luchthavenbesluit nemen met het oog op de wens de verplaatsing van de traumafunctie mogelijk te maken.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Financiering

Gezien de wettelijke eis voor de omzetting van de BIGNAL-beschikking naar een luchthavenbesluit zijn de onderzoeken ten behoeve van de beperkingengebieden in het luchthavenbesluit volledig en de aanpassing van de route deels door de provincie gefinancierd.

Communicatie

Het ontwerp-luchthavenbesluit is op 9 oktober voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Er zijn zienswijzen ingestuurd. Zienswijze 1 bevat 2 opmerkingen. Eén opmerking heeft betrekking op de termijn van het aantal vliegbewegingen; dit hebben wij in het definitieve luchthavenbesluit verduidelijkt. De tweede opmerking heeft betrekking op de hoogtebeperkingen, welke de bedrijfsvoering van de indiener zou beperken. Deze beperkingen zijn wettelijk voorgeschreven en vergelijkbare hindernisvrije vlakken waren reeds in de oorspronkelijke BIGNAL-beschikking opgenomen.

In de 2^{e} zienswijze is verzocht om op basis van de voorgestelde wijziging van de cumulatieregels voor luchtvaartgeluid (aanvullingswet Geluid) het aantal vliegbewegingen in het luchthavenbesluit te reduceren, zodat de geplande ontwikkelingen van Haven-Stad geen problemen ondervinden bij de ruimtelijke onderbouwing. Dit is als zodanig geen bezwaar tegen het luchthavenbesluit maar tegen de voorgestelde cumulatieregels.

Reductie van het aantal vliegbewegingen zou op dit moment geen recht doen aan de bestaande rechten van de exploitant. Indien na een periode van maximaal 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.

Beide zienswijzen en de Nota van beantwoording zijn bijgevoegd.

Participatie

Gezien de wens van zowel de gemeente Amsterdam als de provincie Noord-Holland om de standplaats van de traumahelikopter te verplaatsen van Amsterdam UMC, locatie VUmc naar Amsterdam Heliport is in het voortraject overleg gevoerd met Amsterdam UMC, Amsterdam

Heliport en de Gemeente Amsterdam. Alle partijen kunnen zich vinden in het voorgestelde luchthavenbesluit.

Parallel heeft een proces plaatsgevonden over de aanpassing van de route door het Rijk. Gegeven de mogelijke consequenties van die wijziging voor de omgeving is er in dat traject intensief afgestemd met het Havenbedrijf, de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, de provincie, ILT en LVNL. De contouren en beperkingen die bij de door het Rijk vastgestelde route zijn opgenomen zijn door ons overgenomen in de MER-beoordeling en het luchthavenbesluit.

4. Proces en procedure

Na vaststelling van het Luchthavenbesluit door Provinciale Staten zal door ons college bij de Inspectie Leefomgeving en Transport een zogenaamde 'Verklaring veilig gebruik luchtruim' worden aangevraagd. Nadat deze verklaring is afgegeven, zal het Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport worden gepubliceerd. Het luchthavenbesluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst. Tegen het besluit van PS staat beroep open voor belanghebbenden, in één instantie bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het is de bedoeling dat de Luchthavenbesluiten van PNH onderdeel worden van de omgevingsverordening. Dit geldt ook voor dit luchthavenbesluit. Er is voor gekozen om dit luchthavenbesluit nog apart in procedure te brengen. Dit luchthavenbesluit zal op een later moment worden ingevoegd in de omgevingsverordening.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 8 december 2020;

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 BIGNAL-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 BIGNAL-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:

1. Bijgaande nota van beantwoording zienswijzen vast te stellen

2. De ontwerp-m.e.r.-beoordelingsnotitie Amsterdam Heliport vast te stellen en te constateren dat er geen noodzaak is tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER);

3. Bijgaande verordening Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport vast te stellen

4. Na ontvangst van de verklaring veilig gebruik luchtruim het Luchthavenbesluit Amsterdam Heliport te publiceren in het Provinciaal Blad.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier