

Per aangetekende post

Afdeling bestuursrechtspraak van de
Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Cees advocaten N.V.

M.R. Plug
Advocaat
☎ 015 271 30 06
✉ Michel.Plug@cees.nl

Staalweg 52-58
2612 KK Delft
Postbus 1010
2600 BA Delft

beroepschrift

Kantoor : Delft, 4 mei 2018
Dossiernr : 16MP0558
Betreft : Heliniet / B&W Den Haag
Uw kenmerk : 201801496/1/R1

Geachte heer, mevrouw,

1. Namens de **vereniging Heliniet** (hierna te noemen: '**appellante**'), gevestigd te Den Haag en te dezer zake woonplaats kiezende ten kantore van Cees Advocaten N.V. (Postbus 1010, 2600 BA), wordt door middel van dit beroepschrift door mr. M.R. Plug, advocaat te Delft, beroep ingesteld tegen de gewijzigde vaststelling van de luchthavenregeling door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor de luchthaven op het Gavi-terrein aan de Spoorlaan (nabij het Prins Clausplein) te Den Haag.
2. De gewijzigde vaststelling van deze luchthavenregeling is op 30 maart 2018 bekend gemaakt in het Provinciaal Blad 2018 (Nr. 2347). Als **bijlage 1** wordt de publicatie van de gewijzigde luchthavenregeling in het Provinciaal Blad overgelegd. De in het Provinciaal Blad van 30 maart 2018 (Nr. 2839) gepubliceerde beschikking wordt als **bijlage 2** overgelegd. Uit de bekendmaking blijkt niet wanneer dit gewijzigde besluit is genomen.

Verzoek om gevoegde behandeling met zaaknummer 201801496/1/R1

3. Tegen de luchthavenregeling, die op 14 oktober 2015 is vastgesteld, is bij beroepschrift van 19 februari 2018 namens appellante beroep ingesteld. Het zaaknummer van dit beroep is 201801496/1/R1.
4. Appellante verzoekt de Afdeling om het onderhavige beroep tegen het gewijzigde besluit gevoegd te behandelen met het beroep met zaaknummer 201801496/1/R1.

Het bestreden besluit

5. De luchthavenregeling van 14 oktober 2015 is met het op 30 maart 2018 gepubliceerde besluit gewijzigd. Onder het kopje “besluit” worden deze wijzigingen (samengevat) als volgt weergegeven:
 - Artikel 5, lid 2, van de luchthavenregeling van 14 oktober 2015 is vervangen.
 - Artikel 10, lid 3, van de luchthavenregeling van 14 oktober 2015 is vervangen
 - Bijlage 2 van de luchthavenregeling van 14 oktober 2015 is vervangen.
6. Appellante kan zich met de door Gedeputeerde Staten gewijzigd vastgestelde luchthavenregeling niet verenigen. Zij stelt zich op het standpunt dat het bestreden besluit in strijd is met geschreven en ongeschreven rechtsregels, meer in het bijzonder met het motiveringsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel.
7. Vooropgesteld moet worden dat appellante bij beroepschrift van 19 februari 2018 reeds beroep heeft ingesteld tegen de vaststelling van de luchthavenregeling van 14 oktober 2015. De in dit beroep aangevoerde gronden dienen als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd en appellante verwijst hier dan ook naar.
8. In aanvulling op de in het beroepschrift van 19 februari 2018 aangevoerde gronden zal appellante in het hiernavolgende motiveren waarom zij zich niet met de gewijzigde vaststelling van de luchthavenregeling kan verenigen.

Gewijzigd besluit onvoldoende zorgvuldig gemotiveerd

9. In randnummer 5 heeft appellante samengevat welke onderdelen van de luchthavenregeling blijkens de beschikking gewijzigd zijn vastgesteld. Onder het kopje “besluit” wordt echter niet verwezen naar de toelichting, waarin de gewijzigde vaststelling door Gedeputeerde Staten wordt toegelicht. Hierom stelt appellante zich op het standpunt dat deze toelichting geen deel uitmaakt van de beschikking. Dat betekent dat het bestreden besluit niet is voorzien van een deugdelijke motivering, zodat het beroep reeds om die reden gegrond behoort te worden verklaard en het bestreden besluit behoort te worden vernietigd.
10. Voor zover moet worden aangenomen dat de toelichting wél deel uitmaakt van het bestreden besluit, kan deze niet dienen als deugdelijke motivering van dit besluit. Appellante wijst in dat verband op het volgende.
11. In het bestreden besluit wordt aangegeven dat artikel 5, lid 2, wordt *vervangen*, terwijl in de toelichting onder andere wordt gesteld dat het oude artikel 5, lid 2, van de luchthavenregeling is *geschrapt*. Vervolgens wordt in de toelichting vermeld dat artikel 5, lid 3, van de luchthavenregeling is gewijzigd. Dit is in strijd met de zorgvuldigheid, mede omdat artikel 5, lid 3, nooit heeft bestaan.
12. Voorts wordt in de toelichting verwezen naar vijf amendementen van provinciale staten (A-501 tot en met A-505), terwijl uitsluitend de amendementen A-501 tot en met A-504 worden toegelicht. Ofschoon de inhoud van amendement A-505 bij appellante wel bekend is, kan uit de toelichting niet worden afgeleid of genoemde amendementen nu

wel of geen onderdeel vormen van het besluit van Gedeputeerde Staten; onder het kopje "besluit" wordt immers uitsluitend gerefereerd aan amendement A-501. Ook hierom is de besluitvorming en de motivering van het besluit onbegrijpelijk en onzorgvuldig.

13. Appellante wijst er nog op dat in de toelichting wordt gesproken over de luchthavenregeling van 14 oktober 2017. Mogelijk is dit een kennelijke verschrijving, maar dit maakt de toelichting er niet begrijpelijker op. Het is hierom niet duidelijk op welke onderdelen de luchthavenregeling nu precies is gewijzigd. Het gewijzigde besluit is reeds hierom onvoldoende deugdelijk gemotiveerd.

Format

14. In artikel 10, lid 3, van de luchthavenregeling, zoals die op 12 januari 2018 in het Provinciaal Blad is gepubliceerd, staat dat het format, vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, dient te worden gebruikt. Dit format was als bijlage 3 opgenomen bij deze luchthavenregeling. Hieruit volgt dat er reeds een format is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.
15. In het bestreden besluit staat dat het in te vullen format als bijlage is opgenomen, waardoor een vaststelling door gedeputeerde Staten overbodig is. Deze wijziging is onbegrijpelijk, omdat uit de publicatie van 12 januari 2018 volgt dat er al een door Gedeputeerde Staten opgenomen format als bijlage (3) bij de luchtvaartregeling was opgenomen. Ook dit besluitonderdeel komt de duidelijkheid dan ook niet ten goede en Gedeputeerde Staten hebben onvoldoende begrijpelijk gemotiveerd waarom het noodzakelijk is om artikel 10, lid 3, van de luchtvaartregeling aan te passen.

In- en uitvliegroutes

16. In de toelichting wordt overwogen dat uit het convenant tussen de Luchtverkeersleiding Nederland en exploitant zou volgen dat de vluchten van en naar de luchthaven de route GAVI dienen te volgen. Deze overeenstemming is volgens de toelichting van belang voor de afgegeven Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (hierna: **VVGL**).
17. Vooropgesteld moet worden dat de inhoud van dit convenant niet openbaar is en niet als bijlage aan de VVGL is gehecht. Het convenant maakt evenmin deel uit van de gewijzigde luchthavenregeling.
18. Het convenant is ook niet op andere wijze (bijvoorbeeld via internet) te raadplegen. Nu in de toelichting van het bestreden besluit wordt verwezen naar het convenant en de inhoud van convenant niet bekend is, is het bestreden besluit ook in zoverre in strijd met het motiveringsvereiste; het besluit berust immers niet op een voor appellante kenbare motivering. In dat verband wijst appellante er nog op dat uit het convenant kennelijk volgt dat kan worden afgeweken van de GAVI route voor vluchten van en naar de luchthaven. Ten aanzien van de vraag in welke gevallen en hoe vaak van deze GAVI route kan worden afgeweken tast appellante echter volledig in het duister. Bovendien is het in de visie van appellante niet mogelijk dat Gedeputeerde Staten in het besluit toestemming verlenen om van de GAVI-route af te wijken. Niet gebleken is immers dat Gedeputeerde Staten hiertoe bevoegd zijn, nu besluitvorming ten aanzien van de

veiligheid tot de bevoegdheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: **ILT**) behoort. Het bestreden besluit kan ook op dit onderdeel dan ook niet in stand blijven.

19. In het gewijzigde besluit is de inrichtingstekening (bijlage 2 bij de beschikking) vervangen. Uit de toelichting volgt dat Gedeputeerde Staten van mening zijn dat in de eerdere inrichtingstekening ten onrechte werd uitgegaan van in- en uitvliegroutes, die vanuit de taxiplaatsen waren getekend. In de nieuwe inrichtingstekening is naast de taxiplaatsen een punt aangeduid dat blijkbaar als landingsplaats wordt gezien. De in- en uitvliegrichtingen ontbreken echter in de tekening en dat betekent dat deze tekening reeds hierom onvoldoende zorgvuldig is en in strijd met de rechtszekerheid. Appellante kan zich bovendien niet verenigen met de wijziging van de eerdere inrichtingstekening, omdat in haar visie de taxiplaatsen bij de in- en uitvliegroutes moeten worden betrokken. Appellante verwijst in dat verband naar hetgeen zij hierover in haar beroep met kenmerk 201801496/1/R1 heeft opgemerkt. In dit beroep heeft appellante erop gewezen dat de geluids- en externe veiligheidscontouren niet vanaf het midden van de GAVI-kavel, maar vanaf de taxiplaatsen moeten worden berekend. Door uit te gaan van de taxiplaatsen vallen deze contouren buiten het luchthaventerrein en is een luchthavenbesluit noodzakelijk. Het bestreden besluit is ook hierom onjuist.

Verklaring veilig gebruik luchtruim helihaven Spoorlaan

20. Artikel 23 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: de **Regeling**) bepaalt dat de luchthaven zodanig is gelegen dat in de in- en uitvliegsectoren geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak, dat met de korte zijde van de luchthaven als basis, oploopt met een helling van 1:8 (hoogte:afstand) tot een afstand van 245 meter, gemeten vanaf de buitengrens van de safety area welke de final approach and take off area (FATO) omgeeft en divergeert tot een breedte van 7 maal de rotordiameter.
21. Door appellanten is in het kader van het bij de ILT gemaakte bezwaar tegen de Verklaring veilig gebruik luchtruim helihaven Spoorlaan (hierna: **VVGL**) naar voren gebracht dat geen rekening is gehouden met een windturbine nabij de A4. Ook de planologische mogelijkheid van de bouw van een 70 meter hoog gebouw is een omstandigheid waarmee geen rekening is gehouden.
22. In het besluit op bezwaar van de ILT van 13 april 2018 (**bijlage 3**) wordt overwogen dat de nabijheid van een windturbine en een woontoren weliswaar obstakels opleveren, maar dat deze geen deel uitmaken van het beoordelingskader van artikel 23 van de Regeling. Daarnaast vallen ook de overige bezwaren die door Heliniet naar voren zijn gebracht buiten het beoordelingskader van artikel 23 van deze Regeling, aldus het besluit op bezwaar van de ILT.
23. Uit de reactie, zoals die is opgenomen bij de toelichting in de gewijzigde luchthavenregeling van 30 maart 2018 en waarin wordt verwezen naar de VVGL van de ILT van 28 maart 2018, volgt echter dat met de windturbine langs de A4 wel degelijk rekening zou zijn gehouden bij het verlenen van de VVGL. Zoals uit het besluit op bezwaar van de ILT van 13 april 2018 blijkt, is de nabijheid van de windturbine echter niet beoordeeld omdat dit buiten het toepassingsbereik van artikel 23 zou vallen. Hierom

is niet gebleken dat daadwerkelijk met de aanwezigheid van de windturbine rekening is gehouden. Het bestreden besluit is ook hierom in strijd met de zorgvuldigheid.

24. Ook aan het gebouw met een bouwhoogte van 70 meter wordt ten onrechte voorbijgegaan. Appellante wijst erop dat bij raadsmededeling van 8 november 2016 (DSO/2016.1134 –RIS 295520) het college van Den Haag aan de raad het ontwerpbestemmingsplan “Ypenburg – Deelplan 20” heeft toegezonden. Dit deelplan is vervolgens op 16 februari 2017 vastgesteld.
25. In het vastgestelde deelplan is in artikel 13.2.1 onder e, van de regels, bepaald dat in uitzondering op het gestelde onder c en d voor maximaal 25% van het bestemmingsvlak een hoogte van maximaal 70 meter is toegestaan. In de reactie op de zienswijzen wordt onder 14, punt 5, gesteld dat deze mogelijkheid (functiewijziging) reeds in 2015 bekend was. Dat is gelet op het vorenstaande onjuist, nu het deelplan immers eerst op 16 februari 2017 is vastgesteld. Appellante wijst erop dat op dat deze hoogbouw (en de aanwezigheid van een windturbine) ten onrechte niet in de besluitvorming is meegenomen.
26. Voorts zijn er andere factoren in de directe nabijheid (dat wil zeggen: binnen 300 meter). Appellanten doelen daarmee op het permanente verblijf van personen op de jaarrond open Camper Camping Den Haag. Andere factoren die in de visie van appellante van belang zijn, zijn de verkeersafleidende werking van vliegverkeer alsmede de ontwikkeling van een megabioscoop in Ypenburg. De bouw hiervan is inmiddels gestart en deze bioscoop, met elf zalen, twee horecavoorzieningen en 450 parkeerplaatsen, komt langs de snelweg A12 bij station Ypenburg op het terrein aan de Guldenlaan. Deze ontwikkeling vindt plaats op korte afstand van de GAVI-kavel.
27. Uit paragraaf 2 van de Regeling volgen algemene aanleg-, inrichtings-, uitrustings- en gebruiksvoorschriften. Volgens artikel 23 van de regeling hebben deze vereisten ook betrekking op helikopterluchthavens en het gebruik daarvan. Niet gebleken is dat in de VVGL aan de voorwaarden van paragraaf 2 zijn getoetst. Gedeputeerde Staten hebben zich er hierom niet van vergewist dat de VVGL zonder meer aan de luchthavenregeling ten grondslag kon worden gelegd. Ook dat maakt de besluitvorming onvoldoende zorgvuldig.
28. Voorts wordt onder de toelichting/reactie vermeld dat:
- “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.”*
29. Het is voor appellante echter niet duidelijk of deze bepaling nu wel of niet is aangepast, te meer nu in de beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot artikel 7, lid 3, nadrukkelijk door Gedeputeerde Staten wordt gesteld dat deze zienswijze niet leidt tot aanpassing van de luchthavenregeling. Bovendien wordt deze wijziging ook niet vermeld onder het besluit van Gedeputeerde Staten, zoals door appellante weergegeven onder randnummer 5 van dit beroep.

30. Appellante is gelet op het vorenstaande van oordeel dat het bestreden besluit in beroep geen stand kan houden. Zij behoudt zich het recht voor de gronden van haar beroep verder aan te vullen en uit te werken.
31. De griffierechten kunnen worden geboekt ten laste van Cees Advocaten N.V. te Delft.

Conclusie

Concluderend stelt appellante zich op het standpunt dat het bestreden besluit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. Zij verzoekt uw Afdeling hierom om haar beroep gegrond te verklaren en het bestreden besluit te vernietigen. Voorts verzoekt appellante uw Afdeling om Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in de proceskosten te veroordelen.

Hoogachtend,
Cees Advocaten N.V.

M.B. Plug

