

Uitspraak 201801496/1/R1

Datum van uitspraak: woensdag 13 februari 2019
Tegen: het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland
Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied: RO - Zuid-Holland
ECLI: **ECLI:NL:RVS:2019:405**

201801496/1/R1.

Datum uitspraak: 13 februari 2019

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

Vereniging Heliniet, gevestigd te Den Haag,
appellante,

en

1. provinciale staten van Zuid-Holland (thans: het college vermeld onder 2.),
2. het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 14 oktober 2015 hebben provinciale staten de luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven op de GAVI-kavel, gevestigd aan de Spoorlaan te Den Haag (hierna: de luchthavenregeling), vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft Vereniging Heliniet beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

Bij besluit van 27 maart 2018 heeft het college van gedeputeerde staten het besluit van 14 oktober 2015 gewijzigd.

Tegen dit besluit heeft Vereniging Heliniet beroep ingesteld.

Het college van gedeputeerde staten heeft een verweerschrift ingediend.

Vereniging Heliniet heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 12 december 2018, waar Vereniging Heliniet, vertegenwoordigd door [gemachtigden], bijgestaan door mr. M.S. van der Hoek, advocaat te Delft, en provinciale staten en het college van gedeputeerde staten, beide vertegenwoordigd door mr. S. Eekhout-Glas, zijn verschenen. Voorts is ter zitting [exploitant], vertegenwoordigd door [gemachtigden], gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. De luchthavenregeling is van toepassing op de door [exploitant] beoogde exploitatie van een helikopterluchthaven ten zuidoosten van het verkeersknooppunt Prins Clausplein aan de Spoorlaan te Den Haag. De helikopterluchthaven mag uitsluitend gebruikt worden door de exploitant, door diens rechtsopvolger of door hem of diens rechtsopvolger aangewezen gebruikers. Op grond van de luchthavenregeling is het gebruik van de helikopterluchthaven beperkt tot maximaal 400 starts en 400 landingen per gebruiksjaar. De helikopterluchthaven mag uitsluitend worden gebruikt door helikopters in de categorieën 010 en 011 van de appendices van het rekenvoorschrift van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.
2. Vereniging Heliniet heeft blijkens haar statuten onder meer tot doel te voorkomen dat een helihaven wordt gevestigd in Ypenburg en omgeving. Vereniging Heliniet vreest onder andere voor geluidhinder en veiligheidsrisico's als gevolg van de luchthavenregeling. Hiertoe voert zij aan dat op grond van de in bijlage 2 van de luchthavenregeling opgenomen inrichtingstekening de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10-6 externe veiligheidscontour ten onrechte niet vanaf de taxiplaatsen zijn berekend.
3. Bij besluit van 14 oktober 2015 hebben provinciale staten de luchthavenregeling vastgesteld. Bij besluit van 23 november 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Verklaring veilig gebruik luchtruim helihaven Spoorlaan te Den Haag (hierna: de Verklaring) afgegeven en met het bekendmaken daarvan is de luchthavenregeling in werking getreden.
4. Bij wet van 17 mei 2017 tot wijziging van de Wet luchtvaart en enkele andere wetten (Stb. 2017, 320) is artikel 8.64 van de Wet luchtvaart aangepast in die zin dat het college van gedeputeerde staten bevoegd is geworden een luchthavenregeling vast te stellen.
5. Bij besluit van 27 maart 2018 heeft het college van gedeputeerde staten de luchthavenregeling gewijzigd voor zover het betreft de vervaldatum, de inrichtingstekening en het format voor de rapportage voor de exploitant van de luchthavenregeling. Bij besluit van 28 maart 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de Verklaring afgegeven en met het bekendmaken daarvan is de wijziging van de luchthavenregeling in werking getreden.
6. Artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) luidt als volgt:

"Het bezwaar of beroep heeft van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben."
7. De Afdeling merkt het besluit van 27 maart 2018 aan als een besluit zoals bedoeld in artikel 6:19 van de Awb, nu dat betrekking heeft op onderdelen waarop ook het besluit van 14 oktober 2015 ziet en waartegen het beroep van Vereniging Heliniet aanhangig is. Gelet op artikel 6:19, eerste lid, van de Awb wordt het beroep van Vereniging Heliniet tegen het besluit van 14 oktober 2015 geacht mede te zijn gericht tegen het besluit van 27 maart 2018.

Wettelijk kader

8. Artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart luidt:

"Het is verboden een overige burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling geldt. Vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien buiten het luchthavengebied het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer zodanig is dat dit gevolgen heeft voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt de mate van externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting buiten het luchthavengebied bepaald die vaststelling van gevolgen voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond de luchthaven noodzakelijk maakt. Daarbij kan worden bepaald dat voor daarbij te omschrijven luchthavens in elk geval kan worden volstaan met de vaststelling van een luchthavenregeling. De voordracht voor een krachtens dit lid vast te stellen algemene maatregel van bestuur wordt niet eerder gedaan dan vier weken nadat het ontwerp aan beide kamers der Staten-Generaal is overgelegd."

Artikel 8.64 van de Wet luchtvaart luidt:

- "1. Gedeputeerde staten stellen bij besluit een luchthavenregeling vast voor een luchthaven.
2. Een luchthavenregeling bevat regels omtrent het luchthavenluchtverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. Een luchthavenregeling kan tevens bevatten:
 - a. grenswaarden die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico of de geluidbelasting; of
 - b. regels die noodzakelijk zijn met het oog op het externe-veiligheidsrisico.
3. De in de luchthavenregeling opgenomen regels of grenswaarden bevorderen in ieder geval dat niet wordt voldaan aan het criterium op grond waarvan volgens artikel 8.1a, derde lid, vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.
4. In een luchthavenregeling wordt het luchthavengebied vastgesteld. Het luchthavengebied wordt vastgesteld met behulp van een kaart waarop de ligging van dit gebied is aangegeven. Deze kaart wordt vervaardigd op een schaal van ten minste 1 op 10 000.
5. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de in luchthavenregelingen op te nemen regels en grenswaarden.
6. De artikelen 8.19, 8.45, 8.46, 8.47a tot en met 8.49 zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in artikel 8.47a voor «provinciale staten» wordt gelezen «gedeputeerde staten»."

Artikel 8.49, eerste lid, van de Wet luchtvaart luidt:

"1. Een luchthavenbesluit of een wijziging van dit besluit treedt niet in werking dan nadat Onze Minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu beslist binnen negen weken na indiening van de aanvraag voor deze verklaring veilig gebruik.

[...]"

Ingetrokken beroepsgronden

9. Ter zitting heeft Vereniging Heliniet de beroepsgrond dat bepaalde ontwikkelingen in de nabijheid van de helikopterluchthaven ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten en de beroepsgrond dat de luchthavenregeling onzorgvuldig is voorbereid, aangezien de toelichting bij de luchthavenregeling onjuistheden bevat, ingetrokken.

Verklaring

10. Voor zover Vereniging Heliniet de bij besluit van 23 november 2017 verleende Verklaring bestrijdt, overweegt de Afdeling dat de Verklaring een vereiste is om de luchthavenregeling in werking te doen treden. De minister van Infrastructuur en Waterstaat besluit over het verlenen van de Verklaring nadat de luchthavenregeling door het college van gedeputeerde staten is vastgesteld. Tegen het besluit tot verlening van de Verklaring staan rechtsmiddelen open. Gelet op het voorgaande kan de Verklaring derhalve niet in deze procedure aan de orde worden gesteld.

Het betoog faalt.

Geluid- en veiligheidscontouren

11. Vereniging Heliniet voert aan dat het college van gedeputeerde staten bij besluit van 27 maart 2018 de in bijlage 2 van de luchthavenregeling opgenomen inrichtingstekening onjuist heeft gewijzigd, omdat de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10-6 externe veiligheidscontour in de inrichtingstekening ten onrechte niet vanaf de taxiplaatsen zijn berekend. Daartoe heeft Vereniging Heliniet ter zitting aangevoerd dat gelet op artikel 5 in samenhang met bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens, waarin het begrip "helikopterlandingsplaats" is gedefinieerd, de geluid- en veiligheidscontour vanaf de feitelijke helikopterlandingsplaats dient te worden berekend. Voorts heeft zij ter zitting betoogd dat het aanvliegen op de helikopterlandingsplaats, zoals aangegeven in bijlage 2 van de luchthavenregeling, en vervolgens taxiën naar de parkeerplaats feitelijk onmogelijk is, aangezien helikopters in de categorieën 010 en 011 van de appendices van het rekenvoorschrift van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium niet kunnen taxiën op onverhard terrein. In geval de 56 dB(A) Lden geluidcontour en de 10-6 externe veiligheidscontour vanaf de taxistandplaatsen worden berekend, vallen de geluid- en veiligheidscontouren buiten het luchthavengebied, aldus Vereniging Heliniet. In dat geval dient een luchthavenbesluit vastgesteld te worden.

Daarnaast betoogt Vereniging Heliniet dat in het rapport "Geluid- en externe veiligheid helihaven Den Haag" van To70 van april 2014 (hierna: het rapport van To70) staat dat 5% van de vluchten tussen 19:00 uur en 23:00 uur zullen plaatsvinden, terwijl in artikel 7, lid 2, van de luchthavenregeling staat dat na 19:00 uur geen vluchten van en naar de luchthaven mogen worden uitgevoerd. Het voorgaande heeft volgens Vereniging Heliniet tot gevolg dat binnen een kortere tijd overdag 800 vliegbewegingen kunnen worden uitgevoerd en dientengevolge de frequentie van het aantal vluchten toeneemt en daarmee de ondervonden overlast. Volgens Vereniging Heliniet ondervonden de omwonenden reeds onaanvaardbare geluidhinder als gevolg van het gebruik van de helikopterluchthaven op basis van de ontheffing Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (hierna: de TUG-ontheffing).

11.1. Artikel 3 van de luchthavenregeling luidt:

"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 7, lid 2 en 3, van de luchthavenregeling luidt:

"[...]"

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°[...]"

Artikel 8 van de luchthavenregeling luidt:

- "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."

11.2. Ten behoeve van de beoogde helikopterluchthaven zijn de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en de contour van het plaatsgebonden risico van 10-6 gehanteerd, welke contouren volgens het rapport van To70 binnen het luchthavengebied vallen. Uit het rapport van To70 volgt dat de helikopterlandingsplaats is gelegen op de locatie met de coördinaten die worden genoemd in artikel 3 van de luchthavenregeling. De contour van het plaatsgebonden risico van 10-6 en de geluidcontour van 56 dB(A) Lden zijn berekend vanaf voornoemde helikopterlandingsplaats, die overeenkomstig artikel 3 van de luchthavenregeling ongeveer in het midden van het luchthavengebied is gesitueerd en waarop wordt aangevlogen. Vereniging Heliniet betwist niet dat indien wordt gerekend vanaf voornoemde helikopterlandingsplaats de geluid- en veiligheidscontouren binnen het luchthavengebied vallen.

In hetgeen Vereniging Heliniet heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat voor het bepalen van de contouren op onjuiste wijze toepassing is gegeven aan de voorschriften in de Regeling burgerluchthavens. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat voor zover de toegelaten helikopters zich tussen de in de luchthavenregeling vastgelegde helikopterlandingsplaats en de taxistandplaatsen in een hoek van het luchthavengebied op ongeveer 1 m hoogte boven de grond verplaatsen omdat wielen ontbreken, dit niet betekent dat deze verplaatsing als onderdeel van de landing of het opstijgen dient te worden gezien, maar als daarvan te onderscheiden taxiën. De omschrijving van helikopterlandingsplaats in bijlage 2 van de Regeling burgerluchthavens als een terrein bestemd voor het opstijgen en landen van helikopters geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. Provinciale staten hebben zich voor de berekening van de contouren mogen baseren op het rapport van To70, waarin is uitgegaan van de locatie waarvoor in artikel 3 van de luchthavenregeling de coördinaten zijn vastgelegd. Ter zitting heeft het college van gedeputeerde staten toegezegd dat indien niet op de helikopterlandingsplaats wordt aangevlogen, daartegen handhavend zal worden opgetreden.

Het betoog faalt.

11.3. Op grond van artikel 7, lid 2, van de luchthavenregeling mogen voor 7:00 uur en na 19:00 uur geen vluchten van en naar de luchthaven worden uitgevoerd. Volgens provinciale staten heeft dit tot gevolg dat de geluidcontouren kleiner worden, aangezien tussen 19:00 uur en 23:00 uur met een straffactor voor geluid wordt gerekend. In dit verband hebben zij toegelicht dat het uitvoeren van starts en landingen binnen een korter tijdsbestek aan de berekening van de contouren niet afdoet, omdat de geluid- en veiligheidscontouren gebaseerd zijn op jaargemiddelden. Voorts hebben provinciale staten toegelicht dat op grond van artikel 8, lid 3, van de luchthavenregeling rondvluchten verboden zijn en op grond van artikel 8, lid 2, van de luchthavenregeling maximaal 10 starts en 10 landingen per kalenderdag mogen worden uitgevoerd, hetgeen betekent dat de gestelde geluidoverlast als gevolg van de vluchten die zijn uitgevoerd op grond van de TUG-ontheffing op 26 en 27 augustus 2017 zich in die omvang op grond van de luchthavenregeling niet zal voordoen.

Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de geluid- en veiligheidscontouren niet buiten het luchthavengebied vallen en dat derhalve geen significante milieueffecten optreden buiten de grenzen van het luchthavengebied.

Het betoog faalt.

Belangenafweging

12. Vereniging Heliniet voert aan dat geen deugdelijke belangenafweging ten grondslag ligt aan het bestreden besluit. Zij wijst daarbij op de uitspraak van de Afdeling van 2 oktober 2013, [ECLI:NL:RVS:2013:1340](#). Zij voert aan dat op grond van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland als uitgangspunt geldt dat terughoudend behoort te worden omgegaan met nieuwe locaties voor commerciële en bedrijfsgebonden luchtvaart en het vermeende vervoersvoordeel voor een zeer beperkt aantal personen niet in verhouding staat tot de overlast die omwonenden ondervinden als gevolg van de luchthavenregeling. Daarnaast betoogt Vereniging Heliniet dat helikopters meer geluid produceren dan een vliegtuig, de helikopterluchthaven op korte afstand van omliggende woningen is gesitueerd en omwonenden al geluidoverlast ondervinden als gevolg van het wegverkeerslawaai van nabijgelegen snelwegen, goederenvervoer voor bedrijventerreinen, vliegverkeer van Rotterdam-The Hague Airport en Schiphol en politie- en traumahelikopters. Tot slot voert zij aan dat niet aannemelijk is dat de economische gevolgen van de helikopterluchthaven zodanig zijn, dat het belang van de exploitant zou moeten prevaleren boven het belang van de omwonenden bij het behoud van een goed woon- en leefklimaat.

12.1. In de Memorie van Toelichting op de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 3, blz. 22) is ten aanzien van de beleidsvrijheid bij de invulling van luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen het volgende opgemerkt:

"Luchthavenbeleid provinciaal bestuur

Integrale afweging

Op grond van het wetsvoorstel stellen provinciale staten straks het aantal, de omvang, de aard en de ligging van luchthavens van regionale betekenis op hun grondgebied vast. Het bevoegde gezag - in de praktijk provinciale staten - bepaalt daarmee feitelijk de gebruiksruijme van de luchthaven: of deze ruijme kleiner moet worden of kan toenemen, of er nieuwe luchthavens kunnen komen en of er luchthavens gesloten moeten worden. Het kabinet gaat ervan uit dat het provinciaal bestuur dat doet op grond van een integrale afweging waarbij aspecten als economische ontwikkeling, verstedelijking, bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit een rol spelen.

[...]

Beleidsvrijheid bij de invulling van luchthavenbesluiten en regelingen

Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat provinciale staten besluiten nemen over de gebruiksruijme van burgerluchthavens van regionale betekenis. Hierbij worden zij verplicht ten minste de bepalingen uit het Besluit burgerluchthavens in luchthavenbesluiten en - regelingen toe te passen. De verdere invulling van een besluit of regeling is vrij, mits deze invulling betrekking heeft op externe veiligheid, geluidbelasting of lokale luchtverontreiniging."

12.2. De Afdeling stelt voorop dat blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) - onder meer gelet op voornoemd citaat - provinciale staten bij de vaststelling van een luchthavenregeling een integrale afweging dienen te maken van alle belangen die zijn betrokken bij de luchthaven. Voorts kan de integrale belangenafweging leiden tot het al dan niet vaststellen van een luchthavenregeling. In een luchthavenregeling kunnen gelet op artikel 8.64, tweede lid, van de Wet luchtvaart slechts regels en grenswaarden met betrekking de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico worden opgenomen.

12.3. Provinciale staten stellen dat uit de toelichting bij de luchthavenregeling en uit de nota van beantwoording zienswijzen volgt dat een belangenafweging heeft plaatsgevonden. Zij hebben toegelicht dat de helikopterluchthaven een positieve economische bijdrage levert aan Den Haag, nu in de regio veel hoofdkantoren van internationale bedrijven zijn gevestigd. Daarnaast is erop gewezen dat rekening is gehouden met de belangen van omwonenden, aangezien op grond van de

luchthavenregeling binnen beperkte tijden vluchten mogen worden uitgevoerd, het gebruik van de luchthaven beperkt is tot 400 starts en 400 landingen per gebruiksjaar, de bestaande woningen op ongeveer 500 m afstand van de luchthaven liggen en in beginsel niet boven woningen wordt gevlogen. Voorts stelt het college van gedeputeerde staten zich op het standpunt dat de luchthavenregeling vervalt per 1 april 2020 en derhalve tijdelijk van aard is. Verder zal het gebruik van de luchthaven worden gemonitord, waarbij gekeken wordt naar de ontwikkelingen ten aanzien van luchtkwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en de positieve en negatieve economische gevolgen in de Haaglanden. Ter zitting heeft de exploitant erop gewezen dat een helikopterluchthaven van belang is binnen een regeringsstad, zoals Den Haag, vanwege het vervoeren van staatshoofden en andere hoogwaardigheidsbekleders.

De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat bij de vaststelling van de luchthavenregeling onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van de omwonenden van de helikopterluchthaven.

Het betoog faalt.

Convenant

13. Vereniging Heliniet voert aan dat in de toelichting wordt verwezen naar het convenant tussen de exploitant en de Luchtverkeersleiding Nederland op grond waarvan vluchten van en naar de luchthaven de route gelegen tussen de Spoorlaan, Valutapad en Guldenpad (hierna: de GAVI-route) dienen te volgen, maar de inhoud van het convenant niet openbaar is. In dit verband betoogt Vereniging Heliniet dat uit het convenant kennelijk volgt dat afgeweken kan worden van de GAVI-route voor vluchten van en naar de luchthaven, terwijl onduidelijk is in welke gevallen en hoe vaak van de GAVI-route kan worden afgeweken. Ter zitting heeft Vereniging Heliniet betoogd dat het convenant gelet op artikel 5, eerste lid, onder b, van de luchthavenregeling onderdeel uitmaakt van de luchthavenregeling.

13.1. De Afdeling stelt vast dat het convenant geen onderdeel uitmaakt van de luchthavenregeling en het college van gedeputeerde staten geen partij is bij het convenant. Voorts is het college van gedeputeerde staten niet het bevoegde gezag om te oordelen of en wanneer van de GAVI-route kan worden afgeweken. De inhoud van het convenant kan gelet daarop niet in deze procedure aan de orde worden gesteld.

Het betoog faalt.

In- en uitvliegrichtingen

14. Vereniging Heliniet betoogt dat op de bij bijlage 2 van de luchthavenregeling gevoegde inrichtingstekening ten onrechte geen in- en uitvliegrichtingen staan.

14.1. De Afdeling overweegt dat de in- en uitvliegroutes zijn opgenomen in zowel artikel 7, lid 3, van de luchthavenregeling als in bijlage 1 van de luchthavenregeling, zoals vastgesteld bij besluit van 14 oktober 2015.

Het betoog faalt.

Rapportageverplichting

15. Vereniging Heliniet voert aan dat het college van gedeputeerde staten bij besluit van 27 maart 2018 ten onrechte artikel 10, lid 3, van de luchthavenregeling heeft gewijzigd, omdat er al een door het college van gedeputeerde staten opgenomen format als bijlage 3 bij de luchthavenregeling was opgenomen.

15.1. Het college van gedeputeerde staten heeft toegelicht dat het bij besluit van 27 maart 2018 gewijzigde artikel 10, lid 3, een redactionele wijziging betreft. Voorts wijst het college van gedeputeerde staten erop dat artikel 10, lid 3, zo is gewijzigd, dat het college van gedeputeerde staten niet langer zelf het format dient vast te stellen. De Afdeling ziet in het betoog van Vereniging Heliniet geen aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten artikel 10, lid 3, van de luchthavenregeling bij besluit van 27 maart 2018 ten onrechte gewijzigd heeft vastgesteld.

Het betoog faalt.

Bereikbaarheid

16. Vereniging Heliniet voert aan dat de helikopterluchthaven niet per auto bereikbaar is, maar over het fietspad moet worden gereden om de helikopterluchthaven te bereiken. Het voorgaande is volgens Vereniging Heliniet in strijd met de Wegenverkeerswet 1994.

16.1. De Afdeling acht niet op voorhand aannemelijk dat de helikopterluchthaven niet in overeenstemming met de wegenverkeerswetgeving voor auto's bereikbaar zal zijn.

Het betoog faalt.

Conclusie

17. Het beroep tegen het besluit van 27 maart 2018 en tegen het besluit van 14 oktober 2015 voor zover dat besluit niet door het eerstgenoemde besluit is gewijzigd, is ongegrond.

Het beroep tegen het besluit van 14 oktober 2015 voor zover dat bij besluit van 27 maart 2018 is gewijzigd, is niet-ontvankelijk, nu het procesbelang bij het beroep in zoverre is komen te vervallen.

Proceskosten

18. Nu het college van gedeputeerde staten bij de luchthavenregeling, vastgesteld bij besluit van 27 maart 2018, gedeeltelijk aan Vereniging Heliniet is tegemoetgekomen door bijlage 2 van de luchthavenregeling te wijzigen, ziet de Afdeling aanleiding om te bepalen dat het college van gedeputeerde staten op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten wordt veroordeeld. Verder bestaat er aanleiding om het college van gedeputeerde staten te gelasten het door Vereniging Heliniet voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep voor zover het is gericht tegen het besluit van provinciale staten van 14 oktober 2015 tot vaststelling van de luchthavenregeling voor de helikopterluchthaven op de GAVI-kavel, gevestigd aan de Spoorlaan te Den Haag, voor zover het bij besluit van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 27 maart 2018 is gewijzigd, niet-ontvankelijk;

II. verklaart het beroep tegen het besluit van 27 maart 2018 en tegen het besluit van 14 oktober 2015, voor zover dat besluit niet door het eerstgenoemde besluit is gewijzigd, ongegrond;

III. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland tot vergoeding van bij Vereniging Heliniet in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.033,97 (zegge: duizenddrieëndertig euro en zevenennegentig cent), waarvan € 1.024,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

IV. gelast dat het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland aan Vereniging Heliniet het door

haar voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 338,00 (zegge: driehonderdachtendertig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.A. Hagen, voorzitter, en mr. J. Kramer en mr. D.J.C. van den Broek, leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Zwemstra, griffier.

w.g. Hagen w.g. Zwemstra
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 13 februari 2019

91-889.