

Heliniet

dé vereniging tegen een helihaven in Ypenburg en omgeving ...

Vereniging Heliniet

Aan:
College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
p.a. DCMR Milieudienst Rijnmond
Postbus 843
3100AV Schiedam

Den Haag, 6 november 2017

Betreft: zienswijze vereniging Heliniet op de ontwerpbeschikking Luchthavenregeling; zaaknummer kenmerk 999923236 – 9999346232

Geacht college,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben het voornemen een gewijzigde luchthavenregeling vast te stellen voor de luchthaven op het GAVI-terrein aan de Spoorlaan (nabij het Prins Clausplein) te Den Haag.

Eerder hebben wij bij brief van 30 december 2014 een zienswijze ingediend tegen de toen gepubliceerde ontwerppluchthavenregeling. Een afschrift van deze zienswijze wordt bijgaand als bijlage 1 overgelegd en de inhoud daarvan dient als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd.

Daarnaast hebben wij de volgende opmerkingen:

Het is geruime tijd geleden dat er op 14 oktober 2015 door Provinciale Staten van Zuid-Holland besluitvorming over de destijds voorliggende luchthavenregeling heeft plaatsgevonden. Dit besluit is nooit gepubliceerd en daarmee niet in werking getreden. Wij vragen ons af wat de reden van deze gang van zaken is en wij vragen opheldering over het feit waarom nu tot gewijzigde besluitvorming wordt overgegaan.

In de toelichting op de nu voorliggende luchthavenregeling is vermeld dat de Lden 56 geluidscontour en 10^{-6} risicocontour binnen het luchthaventerrein zouden vallen. Dat is gebaseerd op het rapport Geluid- en externe veiligheid helihaven Den Haag van To70 uit april 2014. Wij vragen ons af waarom dit rapport met de nu voorliggende luchthavenregeling niet ter inzage is gelegd.

In het rapport zijn de in- en uitvliegroutes en geluids- en risicocontouren berekend vanaf het Airfield Reference Point (ARP) midden op het GAVI-kavel. De daadwerkelijke landingsplaats ligt echter in de uiterste zuid-westhoek van het luchthaventerrein. Dat was ten tijde van het opstellen van het rapport nog niet bekend. De risicocontouren hadden dan ook vanuit deze zuid-westhoek moeten

worden berekend. Het is aannemelijk dat de risicocontouren dan buiten het luchthaventerrein over onder andere fietspad, openbare weg en de nabijgelegen Eneco gascentrale voor de stadsverwarming vallen. Op grond daarvan volstaat een luchthavenregeling niet maar is een luchthavenbesluit noodzakelijk.

Deze visie wordt ondersteund door het feit dat één van de statenleden voorafgaand aan de vergadering van de statencommissie Verkeer en Milieu op 7 oktober 2015 informatie heeft ingewonnen bij de opsteller van het rapport. Deze heeft aangegeven dat ten tijde van het opstellen van het rapport niet bekend was dat de feitelijke helihaven in de uiterste zuid-westhoek van het luchthaventerrein zou worden gesitueerd. Ook heeft deze aangegeven dat indien dat wel het geval was geweest, de contouren anders zouden zijn berekend.

In onze visie dienen de tijdens provinciale vergaderingen als zodanig aangeduide taxiplaatsen of opstelplaatsen aangemerkt te worden als landingsplaats. Dit wordt ondersteund door de inrichtingstekening zoals gepresenteerd door de gemeente Den Haag tijdens de op 8 april 2015 gehouden inloopbijeenkomst (bijlage 2), de door de gemeente Den Haag in het kader van de op 9 juni 2016 van rechtswege verleende omgevingsvergunning ter inzage gelegde inrichtingstekening (bijlage 3), alsmede de feitelijke situatie van de helihaven op het GAVI-kavel (bijlage 4). Ook wordt dit ondersteund door de manier waarop in het weekend van 26/27 augustus 2017 door UberCHOPPER vluchten werden uitgevoerd. Waargenomen is dat de daarbij gebruikte helikopters rechtstreeks vanaf de taxiplaatsen c.q. opstelplaatsen opstegen en landden.

In het rapport is verder rekening gehouden met 95% van de vluchten tussen 07:00 en 19:00 uur en 5% van de vluchten tussen 19:00 en 23:00 uur. De luchthavenregeling voorziet slechts in vluchten gedurende de uniforme daglichtperiode, maar niet voor 07:00 en niet na 19:00 uur. Het To70 rapport is derhalve gebaseerd op een onjuist uitgangspunt.

Een volgend bezwaar is dat de bestuursrechter op 21 augustus 2017 de planologische besluitvorming voor de helihaven heeft vernietigd. Navraag bij de Raad van State leert dat de gemeente niet in hoger beroep is gegaan tegen de vernietiging, die daarmee dus in rechte onaantastbaar is geworden. De helihaven is hiermee illegaal aangelegd. Een door uw college vast te stellen luchthavenregeling is zinloos zolang er geen planologische dekking is.

Daar bovenop heeft uw eigen milieudienst DCMR vastgesteld dat het maximaal aantal toegestane vliegbewegingen (VB) op zondag 27 augustus 2017 is overschreden. Op het terrein aan de Spoorlaan is een TUG-ontheffing verleend om in 2017 in totaal 48 VB (dus 24 vluchten) met een helikopter uit te voeren. Op zaterdag 26 augustus stond de teller op 40 VB. Op zondag 27 augustus bleek de totaalstand uiteindelijk 70 VB te bedragen. Naar aanleiding van deze overtreding heeft uw inspecteur Luchtvaart een bestuursrechtelijk handhavingstraject gestart dat gericht is op zowel de ontheffinghouder (HeliPlan) als de uitvoerder (HeliCentre).

De in het weekend van 26/27 augustus 2017 uitgevoerde helikoptervluchten hebben tot veel klachten geleid en ook politieke aandacht voor de helihaven. Door de gemeenteraad van Den Haag zijn kritische vragen gesteld over de helihaven en is om ontbinding gevraagd van de huurovereenkomst. Dit 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.

Nu blijkt dat niet het gehele terrein wordt gehuurd door de initiatiefnemer kan niet worden gegarandeerd dat overige activiteiten op het luchthaventerrein gaan plaatsvinden door andere huurders. Hoe kan de veiligheid dan worden gegarandeerd? Of is sprake van een soort steun van

overheidswege waarbij de gemeente de overige vierkante meters niet gaat verhuren. Hierbij wijzen wij ook op andere planologische ontwikkelingen in de nabijheid van de helihaven:

- De uitbreiding van het Prins Maurits laboratorium. Wij wijzen erop dat de helihaven ligt binnen de risicocontouren van het laboratorium;
- De realisatie van een woontoren met 19 verdiepingen op een afstand van ongeveer 600 meter van de helihaven. De door uw college gehanteerde norm van 500 meter voor woonbebouwing wordt hierbij weliswaar niet feitelijk overschreden, maar wij wijzen op de bedoeling achter deze regeling: een mega woontoren op 600 meter heeft een minstens zo hoog risicoprofiel;
- De realisatie van bebouwing van deelplan 22 van Ypenburg in de nabijheid van de helihaven;
- De in de nabijheid van de helihaven in de gemeente Leidschendam-Voorburg langs de A4 gelegen windmolen is niet in beschouwing genomen bij het vaststellen van de te volgen in- en uitvliegroutes.

Op basis van bovenstaande argumenten verzoeken wij u de voorliggende luchthavenregeling niet vast te stellen.

Hoogachtend,

Herman van der Helm
voorzitter van de vereniging Heliniet