

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

Van: Vereniging Heliniet
.....
.....

Telefoon:
E-mailadres: info@heliniet.nl

Datum: 30 december 2014

Onderwerp: Luchthaven aan de Spoorlaan (nabij het Prins Clausplein) te Den Haag
Uw kenmerk: 21811346

Geachte heer/mevrouw,

Provincie Zuid-Holland heeft een kennisgeving van een ontwerpbesikking Luchthavenregeling gepubliceerd. De ontwerpbesikking betreft een besluit tot vaststelling van een luchthavenregeling voor een helikopterluchthaven op de GAVI-kavel gevestigd aan de Spoorlaan in Den Haag. Dit naar aanleiding van een aanvraag van het bedrijf HeliPlan V.O.F.

Wij hebben kennis genomen van de ontwerpbesikking en de overige relevante stukken die de Provincie ter inzage heeft gelegd bij het Stadsdeelkantoor Leidschenveen-Ypenburg.

Onze zienswijze is dat, op basis van de ter inzage gelegde stukken, u voornoemde aanvraag van HeliPlan V.O.F. dient af te wijzen. Hieronder licht ik onze zienswijze toe.

Algemeen

Een luchthaven dichtbij- of te midden van bewoonde gebieden veroorzaakt veel overlast van vertrekkende- en aanvliegende helikopters. Dit wordt in de toelichting bij de ontwerpbesikking niet voldoende onderkend en lijkt niet te zijn meegenomen in de besluitvorming. Helikopters maken veel lawaai tijdens het vliegen, wat bijzonder veel invloed heeft op de leefomgeving omdat dit geluid in de lucht geproduceerd wordt. De ter inzage gelegde stukken bevatten geen analyse, indicatie of weging van deze invloed, zeker niet buiten de directe omgeving van de luchthaven.

Verder worden de vliegroutes van de helikopters met de ontwerpbesikking niet gereguleerd of beperkt. Daardoor is het goed denkbaar dat helikopters die vertrekken of landen van de luchthaven dicht langs of zelfs boven woningen vliegen en daar veel overlast veroorzaken.

Het rapport 'Geluid en externe veiligheid helihaven Den Haag' van het bureau To70 biedt op dit punt geen houvast. Immers, de invlieg- en uitvliegroutes die in de illustraties in dit rapport zijn aangegeven en als uitgangspunten voor berekeningen in het rapport zijn gehanteerd, zijn niet gereguleerd in de ontwerpbesikking. Immers, eenmaal opgestegen helikopters zijn vrij om woningen laag en dichtbij te passeren. Het bureau To70 houdt hier in voornoemd rapport geen rekening mee.

De bepalingen in de ontwerpbesikking zijn in strijd met de overige ter inzage gelegde stukken. In artikel 6, lid 1 wordt bepaald dat onverminderd de bepalingen uit wet- en regelgeving, de luchthaven uitsluitend mag worden gebruikt door helikopters in de appendix categorieën 010 en 011.

Het gebruik van zwaardere helikopters vallend binnen deze appendix categorieën wordt met deze bepaling niet beperkt. Dit terwijl in het rapport van To70 er bij de berekeningen van uit wordt gegaan dat 80% van het gebruik van de luchthaven wordt uitgevoerd met de lichtste variant (in het rapport: EC-120). Ook deze constatering leidt tot de conclusie dat dit rapport geen informatie bevat die als onderbouwing kan dienen voor verlening van de ontwerpbesikking.

Overigens lijkt artikel 6 gebruik van de helihaven door zwaardere categorieën dan 010 en 011 niet uit te sluiten, als andere (internationale?) wet- en regelgeving blijken te prevaleren boven de bepaling in betreffend lid. Indien dit niet kan worden uitgesloten, dan kan de belasting op de leefomgeving door gebruik van de luchthaven zelfs nog groter zijn. Weet de Provincie hoeveel groter?

De ontwerpbesikking legt onvoldoende voorschriften op aan de exploitant en gebruikers van de luchthaven om belangen van omwonenden zeker te stellen. Artikel 6, lid 4 van de ontwerpbesikking legt de richtingen vast voor invliegen en uitvliegen. Echter niet over welke afstand deze richtingen door gebruikers gehandhaafd moeten worden. Gebruikers van de luchthaven zijn daarom vrij om tot- of vanaf enkele meters afstand van de luchthaven in iedere richting of hoogte te vliegen. Het rapport van To70 geeft geen indicatie over wat dit betekent voor de leefomgeving, voor wat betreft geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's.

Rapportageverplichtingen in de ontwerpbesikking richten zich op gebruik van de luchthaven. Rapportageverplichtingen over het gebruik van het luchtruim door gebruikers van de luchthaven ontbreken. Gebruikers worden niet beperkt in hun vliegroutes en daar wordt ook niet over gerapporteerd. Na ingebruikname van de luchthaven kunnen klachten van bewoners over geluidsoverlast niet worden gelegd naast rapportages over gebruikte vluchtroutes.

Het rapport 'Geluid en externe leefomgeving Den Haag' geeft geen betrouwbaar beeld van het effect van de luchthaven op de leefomgeving. Zoals hierboven is aangegeven beperkt de ontwerpbesikking de vliegroutes van gebruikers niet tot de routes die als basis voor de berekeningen van To70 hebben gediend. Daarnaast wordt uitgegaan van gebruik van voornamelijk (80%) lichte helikopters (EC-120) terwijl de ontwerpbesikking deze beperking niet oplegt.

Om zorgvuldig te kunnen besluiten op de aanvraag van HeliPlan V.O.F. is het nodig dat de Provincie zorgvuldig onderzoek laat uitvoeren naar het effect van de luchthaven op de leefomgeving en andere belangen van belanghebbenden.

Het gaat daarbij in ieder geval om de invloed van:

- het geluid dat gebruikers van de luchthaven produceren; effecten op bewoners zoals veel geluid in hun tuinen of op balkons;
- de luchthaven is voorzien in de directe nabijheid (enkele tientallen meters) van drukke fietspaden, waarop dagelijks zeer veel jonge scholieren fietsen;
- gebruik van de luchthaven heeft uitstoot van uitlaatgassen en extreem veel geluid op deze burgers tot gevolg;
- ongevallen met helikopters van gebruikers van de luchthaven; zoals ongevallen op- of nabij woningen, scholen en sportcomplexen; het gaat niet alleen om de kans op een sterfgeval als gevolg van een helikopterongeval, maar ook om het mogelijk invalide raken van mensen of andere gezondheidseffecten;
- de nabije ligging van de luchthaven bij een afgeschermd gebied van TNO, waar mogelijk zeer gevaarlijke stoffen worden vervoerd en zijn opgeslagen; een ongeval met een helikopter kan daar een grote milieuramp dicht bij 11.000 woningen veroorzaken;
- helikopters die vlak over- of langs de zeer nabij gelegen rijkswegen A4 en A12 vliegen en daarmee een risico vormen voor de verkeersveiligheid op de weg;
- invloed op de leefomgeving van extra wegverkeer in de wijk Leidschenveen-Ypenburg door transport van en naar de luchthaven, zoals goederenvervoer, brandstof vervoer of vervoer van chemische stoffen voor helikopters.

De Provincie zou deze effecten grondig moeten laten onderzoeken, bij voorkeur door een onafhankelijk bureau. Belanghebbenden zouden de mogelijkheid moeten hebben om van de onderzoeksresultaten kennis te nemen en hun zienswijze kenbaar maken.

Het is goed denkbaar dat woningen in de wijken rondom de helihaven als gevolg van de overlast van gebruikers van de luchthaven, in waarde dalen. Het gaat hier om een zwaarwegend belang. Immers, de huizenvoorraad in de rondom liggende woongebieden heeft een totaalwaarde van vele miljarden. Er is geen fonds dat een eventueel waardeverlies compenseert. En veel woningen staan al onder water. Dit mogelijke effect dient de Provincie te onderzoeken en mee te wegen in haar beslissing. De ter inzage gelegde stukken gaan hier niet op in.

Op 12 kilometer afstand van de GAVI-kavel bevindt zich een internationale luchthaven, waar ook helikopters mogen landen en opstijgen, namelijk Rotterdam The Hague Airport. De naam van de luchthaven geeft aan dat deze luchthaven mede voor de regio Haaglanden bestemd is. In luchtvaarttermen gaat het om een zeer kleine afstand, de luchthavens zouden 'bij elkaar om de hoek' komen te liggen.

Ook over de weg is de afstand klein. Beide locaties liggen nabij rechtstreekse snelwegen. De Provincie zou dit aspect expliciet mee moeten wegen in de behandeling van de aanvraag van HeliPlan V.O.F. De ter inzage gelegde stukken vermelden hier echter niets over. Omwonenden verdienen een goed inzicht in de

redenen en afweging van de Provincie waarom zij in de buurt van een huidige luchthaven, er nog één wil laten vestigen temidden van woonwijken.

Belangrijke informatie ligt niet ter inzage voor belanghebbenden

In de toelichting op het voorgenomen besluit onder 'Situatie', tweede paragraaf, wordt vermeld dat HeliPlan V.O.F. sinds 2012 in samenspraak met de gemeente Den Haag de GAVI-kavel gebruikt om helikopterstarts en -landingen te faciliteren. Dit blijkt niet uit de stukken van de aanvraag die ter inzage zijn gelegd. Een beschrijving van en toelichting op dit gebruik van aanvrager of de gemeente Den Haag zou ter inzage moeten worden gelegd. Immers, dit is belangrijke informatie voor belanghebbenden voor het formuleren van een zienswijze ter zake.

Verderop in de toelichting wordt onder 'Ruimtelijke Ordening' vermeld: 'Een luchthaven (red: op de GAVI-kavel) is (deels) in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Strijdigheid met het bestemmingsplan is echter geen grond om een aangevraagde luchthavenregeling te weigeren. Ten einde het gebruik van de luchthaven mogelijk te maken is het wel wenselijk dat de strijdigheid met het bestemmingsplan wordt opgeheven. De gemeente Den Haag is bereid een tijdelijke (tenminste 5 jaar) ontheffing van het bestemmingsplan te verlenen, middels een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Deze omgevingsvergunning is inmiddels door de exploitant aangevraagd.'

In de ter inzage gelegde stukken is geen verklaring van de aanvrager of de gemeente Den Haag gevoegd, waaruit blijkt dat - zoals bovenstaand - exploitant een omgevingsvergunning bij de gemeente Den Haag heeft aangevraagd. Wat zijn de overwegingen van de gemeente Den Haag op basis waarvan zij bereid is de hierboven aangehaalde ontheffing van het bestemmingsplan te verlenen? Voor belanghebbenden is dit belangrijke informatie voor het formuleren van een zienswijze op de ontwerpbesluiting.

In de ter inzage gelegde aanvraag wordt onder 'Toegevoegde bijlagen' de bijlage *Toestemming grondeigenaar m.b.t. het gebruik van het terrein als luchthaven* genoemd. Deze bijlage ontbreekt in de ter inzage gelegde stukken. Voor belanghebbenden is deze toestemming en de overwegingen daartoe belangrijke informatie voor het formuleren van een zienswijze. Is de grondeigenaar overigens een bedrijf of een overheid (bijvoorbeeld de gemeente Den Haag)? In het laatste geval zou de gegeven toestemming, met overwegingen en in strijd met het vigerende bestemmingsplan, kenbaar moeten zijn gemaakt aan belanghebbenden. Dit om ervoor te zorgen dat laatstgenoemden tijdig rechtsmiddelen kunnen inzetten voor het zekerstellen van hun belangen.

De ondertekening van de ter inzage gelegde aanvraag is gedateerd 29-4-2014. De aanvraag en ontwerpbesluiting zijn op 21 november 2014 ter inzage gelegd, bijna zeven maanden later. Welke informatie heeft de Provincie in deze periode verzameld voor het behandelen van de aanvraag:

- Heeft aanvrager de aanvraag mondeling of schriftelijk aangevuld of toegelicht? Zo ja, dan zouden deze aanvullingen, bijvoorbeeld stukken en/of gespreksverslagen, ook ter inzage moeten worden gelegd. Immers, dit is belangrijke informatie voor belanghebbenden voor het formuleren van een zienswijze ter zake.
- Indien de Provincie Zuid-Holland met andere particuliere partijen of bestuursorganen over deze aanvraag heeft gecommuniceerd, dan zou deze communicatie ook ter inzage moeten worden gelegd, Immers, ook dit is belangrijke informatie voor belanghebbenden voor het formuleren van een zienswijze ter zake.

Aanvrager heeft belangrijke informatie niet aangeleverd

Voor het goed kunnen formuleren van een zienswijze op de ontwerpbeschikking door belanghebbenden, is het belangrijk dat de ter inzage gelegde stukken worden aangevuld met de hiernavolgende informatie van aanvrager/exploitant.

In de ter inzage gelegde aanvraag ontbreekt informatie over kennis en vaardigheden waar de exploitant over beschikt:

- voor het exploiteren van een luchthaven;
- met betrekking tot luchtvaart regelgeving en het handhaven van protocollen die wettelijk of in de sector worden voorgeschreven, dan wel gebruikelijk zijn;
- kennis en vaardigheden voor het reguleren van helikoptervluchten van gebruikers van de luchthaven, onder meer met het oog op het bevorderen van een goede leefomgeving;
- voor het voorkomen van ongelukken en rampen veroorzaakt door hemzelf of gebruikers van zijn luchthaven en het mitigeren van de gevolgen indien deze calamiteiten zich toch voordoen.

Informatie van aanvrager/exploitant over hoe hij belanghebbenden betreft bij de exploitatie van de luchthaven, ontbreekt bij de ter inzage gelegde stukken. Stelt hij een klachtenregeling beschikbaar met een eenvoudig bereikbaar klachtenloket. Is hij bereid om gebruikers het gebruik van zijn luchthaven te ontzeggen als zij bij het inrichten van hun vluchten onvoldoende de leefbaarheid van de omgeving bevorderen? Welke transparante regelingen is de aanvrager bereid te treffen? Indien de aanvrager tot dit soort maatregelen bereid is, is dan bijvoorbeeld één klacht voldoende voor het uitsluiten van een gebruiker van gebruik van de luchthaven of bijvoorbeeld duizend klachten?

Waar kunnen klagers klagen als aanvrager/exploitant onvoldoende de leefbaarheid (van gebruikers van de luchthaven) van de woonomgeving bevordert? Is de Provincie bereid om in deze gevallen in te grijpen, eventueel de luchthavenregeling in te trekken? Zo ja, wanneer kan dit het geval zijn: al na bijvoorbeeld één klacht of pas na bijvoorbeeld duizend klachten?

Aanvrager heeft geen informatie aangeleverd over de mate waarin hij in staat is om in voorkomende gevallen schade (als gevolg van het gebruik van zijn luchthaven) te vergoeden. Wat zijn de financiële middelen van aanvrager hiertoe. Welke eisen stelt

hij op dit gebied aan de gebruikers van zijn luchthaven. Dit is van groot belang. Immers, er bevinden zich tienduizenden woningen, bedrijven en mensen in de omgeving. Indien, als gevolg van de luchthaven (of zijn gebruikers), zich een calamiteit voordoet dan kan de schade in de (tientallen/honderden) miljoenen lopen. Kan aanvrager (of gebruikers van de luchthaven) eventuele aansprakelijkheid van deze omvang financieel dragen en vergoeden?

Aanvrager heeft geen informatie aangeleverd over het verdienmodel van de luchthaven. Hoe denkt de aanvrager de luchthaven te exploiteren en gebruikers te werven? Bij welk gebruik is de luchthaven winstgevend? Welke continuïteit in de bedrijfsvoering kan aanvrager garanderen? Kan dit met de voorgelegde ontwerpbesluiting of is de kans aanwezig dat de aanvrager uitbreiding van het gebruik aanvraagt om winstgevend te worden of te blijven?

Welk risico ontstaat er voor de leefomgeving indien aanvrager zijn activiteiten overdraagt aan een andere partij? Dan wel dat aanvrager/exploitant wordt overgenomen door een andere partij?

Indien aanvrager onvoldoende kan aantonen dat hij een winstgevend verdienmodel heeft bij het aangevraagde gebruik van de luchthaven, dan dient de aanvraag afgewezen te worden om handel (eventueel via overdracht van rechtspersonen) in luchthavenregelingen te voorkomen.

Bovenstaande informatie dient de Provincie (eventueel te verzamelen en) ter inzage te leggen bij de ontwerpbesluiting, omdat dit belangrijk is voor belanghebbenden bij het formuleren van een zienswijze ter zake.

Belangrijke aspecten zijn niet meegewogen

In juli van dit jaar heeft Provinciale Staten van Zuid-Holland het Programma mobiliteit vastgesteld.

Voor recreatieve- en kleine luchtvaart is in dit programma onder meer het volgende opgenomen: *'Als leidend uitgangspunt voor de uitvoering van beleid wordt gezocht naar de balans tussen het belang van de luchtvaart aan de ene kant en bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant. Gelet op het diverse karakter van de genoemde vormen van luchtvaart gaat de provincie uit van maatwerk en zal per initiatief een nadere afweging worden gemaakt.'*

Over helikopterhavens wordt onder meer het volgende gesteld: *'De provincie gaat terughoudend om met nieuwe helikopterhavens. Aan een verdere uitbreiding van helihavens ten opzichte van de feitelijke en geplande situatie van 2013 wordt geen ruimte geboden. Daarmee continueert de provincie haar beleid zoals eerder is vastgelegd in Provinciale Structuurvisie uit 2010. Wel wordt ruimte geboden voor nieuwe helikopterhavens voor hulpdiensten.'*

Uit bovenstaande passages valt af te leiden dat Provinciale Staten ervoor kiest om de leefomgeving te beschermen en een terughoudend beleid te voeren met

betrekking tot nieuwe helikopterhavens. Helikopterhavens voor hulpdiensten krijgen in dit beleid meer ruimte dan commerciële luchthavens.

Belanghebbenden, die vertrouwen op een juiste uitvoering door de Provincie van haar eigen beleid, zouden bij de ontwerpbeschikking dan ook een grondige en complete analyse moeten kunnen inzien van alle gevolgen van de ontwerpbeschikking op de leefomgeving. En een goede, complete en transparante toelichting op de afweging die de Provincie maakt tussen belang van de luchtvaart aan de ene kant en bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving aan de andere kant. Dit is belangrijke informatie voor belanghebbenden bij het formuleren van een zienswijze ter zake.

De Provincie dient hierbij onder meer het volgende te betrekken.

Het gevolg voor groepsrisico's (als gevolg van combinatie van risico's) door vestiging van een luchthaven op de GAVI-kavel. Daarbij dient de samenloop met andere risico's in de omgeving, onder meer risico's in combinatie met (files op) de drukke snelwegen in de nabijheid van de kavel en het dichtbijgelegen ADO-stadion expliciet meegenomen te worden.

Er is reeds veel geluidsoverlast door het wegverkeerslawaaï in en rondom woningen in Ypenburg, Leidschenveen, Pijnacker-Nootdorp, Voorburg-Leidschendam en Delft van de nabij gelegen snelwegen A4, A12 en A13. Ernstig wordt betwijfeld of voor alle woningen in deze plaatsen (of wijken) de leefomgeving wel voldoet aan de huidige normen van de Wet Geluidhinder. De Provincie Zuid-Holland zou als handhaver van de Wet Geluidhinder dit onderzoek moeten initiëren en mogelijk moeten vaststellen dat destijds (rond 1996-1998) ten onrechte ontheffing(en) voor hogere grenswaarden zijn verleend ter realisering van de huidige woningbouw. Het extra belastingen van deze leefomgeving met een luchthaven, past daar niet bij.

In de toelichting van op de ontwerpbeschikking wordt ten onrechte vermeld dat de luchthaven niet is gelegen in of binnen de buffergebieden van een Natura2000-gebied, in een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een belangrijk ganzenfourageergebied, een beschermd natuurmonument of de Ecologische Hoofdstructuur.

Wij zijn van mening dat de bestaande ecologie en groenstructuur van het nabijgelegen zeer grote terrein van TNO met waterrijke belendingen en houtwallen, voor heel veel ganzen en fazanten wel degelijk een zeer waardevol natuurterrein is. Het heeft door zijn afgesloten ligging de kenmerken en potentie van een milieubeschermingsgebied voor stilte, een belangrijk weidevogelgebied, een belangrijk ganzenfourageergebied en een beschermd natuurmonument. Voor de Ecologische Hoofdstructuur kan het gebied geografisch worden doorgetrokken naar de Vlietzone, de Plas van Reef en de GAVI-kavel in het bijzonder. Het Tedingerbreekgebied is van een enorme waarde voor de bewoners van Ypenburg en Leidschenveen.

Voorts wordt in de natuurparagraaf van de ontwerpbeschikking niets aangegeven over de eisen die de Flora- en Faunawet ter zake van deze aanwezige natuurgebieden stelt. Uit geen enkel onderzoek blijkt dat er mogelijk beschermde soorten op grond van die Wet op de onderhavige terreinen aanwezig zijn.

Wij nodigen u van harte uit om ter plaatse het bestaande (stilte)gebied te komen bekijken. Dit zou er dan tevens toe kunnen leiden dat het gebied binnenkort terecht tot Natura2000-gebied door uw college wordt aangewezen. De gemeente Den Haag heeft terecht recent nieuwe wandelpaden langs het gebied aangelegd.

De GAVI-kavel ligt binnen de veiligheidszone van 600 meter, die geldt voor het nabijgelegen TNO-terrein. De gevolgen hiervan op risico's voor de leefomgeving moeten goed onderzocht worden. De resultaten van dit onderzoek zijn belangrijk voor belanghebbenden om hun zienswijze ter zake te kunnen formuleren.

Het lijkt de bedoeling te zijn dat de luchthaven tijdelijk in gebruik wordt genomen. Immers, artikel 5 van de ontwerpbesluiting zegt dat er gebruik kan worden gemaakt van het terrein zolang er een huurcontract bestaat. Dit is rechtsonzeker voor belanghebbenden, gebruikers van de luchthaven en voor de Provincie Zuid-Holland. Dit kan namelijk bijvoorbeeld 1 jaar zijn, maar bijvoorbeeld ook 50 jaar. Bij een terughoudend provinciaal beleid voor helikopterhavens (zie hierboven) past in deze situatie alleen afwijzen van de aanvraag van HeliPlan V.O.F.

Overigens

Overigens ontbreekt in de ontwerpbesluiting Paragraaf 2. Regels voor het luchthavenverkeer, Artikel 6, lid 2. het woord "uitsluitend".

Wij verzoeken u om onze zienswijze mee te nemen in de besluitvorming van de Provincie Zuid-Holland op de aanvraag van HeliPlan V.O.F.

Tenslotte behouden wij ons het recht voor om onze zienswijze verder aan te vullen.

Hoogachtend namens de vereniging Heliniet,

Hans Scherpenhuijzen
voorzitter