

Goedemiddag, mijn naam is Hans Scherpenhuijzen en ik ben voorzitter van de vereniging Heliniet. Tijdens uw vorige vergadering heb ik ook ingesproken. Vandaag heeft een aantal van u samen met de firma HeliPlan en ons de locatie van de voorziene helihaven bezocht. Daarna hebben we in het buurtcentrum Piet Vink in Ypenburg over de ontwerp luchthavenregeling van gedachten gewisseld. Op de terugweg van dit werkbezoek hebben we vanaf de A4 de voorziene locatie nogmaals kunnen zien.

Het is mogelijk dat de voorziene helihaven voldoet aan de destijds door de provincie vastgestelde norm. Die norm is minimaal 500 meter afstand van en maximaal 68db geluidsbelasting op woningen. Het gaat ons echter niet alleen om de voorziene locatie, maar ook om de in- en uitvliegroutes.

Ik wil onze argumenten tegen de ontwerp luchthavenregeling voor een helihaven op de GAVI-kavel in de zuid-oostelijke oksel van het Prins Clausplein samenvatten.

In de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Delft leven circa 1 miljoen inwoners. De voorziene helihaven is temidden daarvan gepland in de wijk Ypenburg. Een wijk die aan drie zijden wordt omgeven door de snelwegen A4, A12 en A13, en aan de noordkant wordt begrensd door de spoorlijn Den Haag – Utrecht. Een wijk waar vliegverkeer van Schiphol overgeen gaat, en waar dag en nacht regelmatig helikopters van politie en hulpdiensten boven hangen. Kortom een zeer drukke omgeving waarin de bewoners hun rust proberen te vinden.

De ontwerp luchthavenregeling reguleert de in- en uitvliegrichtingen tijdens dalen en opstijgen. Er wordt echter niet vastgelegd over welke afstand deze richtingen moeten worden aangehouden. Volgens de luchtvaartwetgeving dienen helikopters minimaal 300 meter boven het hoogste punt van aaneengesloten bebouwing te blijven. Dat geldt echter niet tijdens het dalen en opstijgen. Daarom bestaat de kans dat piloten van commerciële helikopters een voor hun efficiënte route volgen die vlak langs of over woonwijken gaat.

De noordelijke in- en uitvliegroute loopt over het Prins Clausplein, het drukste verkeersknooppunt in de regio. De zuidelijke in- en uitvliegroute loopt over voorsorteervakken op de A4. Het risico bestaat dat automobilisten worden afgeleid door daar op slechts enkele tientallen meters overheen vliegende helikopters, waardoor verkeersongevallen kunnen ontstaan.

Zeer nabij, ten zuiden van de voorziene locatie, liggen een gascentrale voor de stadsverwarming en het TNO-terrein waarvan bekend is dat er explosieven zijn opgeslagen. Zeer nabij de noordelijke in- en uitvliegroute ligt het ADO-stadion waar regelmatig duizenden mensen bijeen zijn. Verder wordt de voorziene locatie aan drie kanten omgeven door dagelijkse fietsroutes van honderden scholieren en forensen. Wij vinden de voorziene locatie dan ook buitengewoon ongelukkig gekozen.

Volgens uw Programma Mobiliteit wordt terughoudend omgegaan met nieuwe helihavens. Ook geeft u in dit programma aan bij besluiten het belang van de luchtvaart af te wegen tegen de invloed op de kwaliteit van de leefomgeving. Wij hopen dat u deze afweging mede op basis van de zojuist genoemde argumenten maakt.

Uit door ons bij de Kamer van Koophandel opgevraagde gegevens blijkt dat de juridische structuur van aanvrager HeliPlan VOF is veranderd. Waar HeliPlan op het moment van aanvraag van de luchthavenregeling bestond uit Aerial BV en MeMo BV, is laatstgenoemde uitgetreden en P.A.M. Consultants BV ingetreden. De eigenaren van genoemde BV's komen uit de sectoren van consultancy en projectontwikkeling. Uit de aanvraag luchthavenregeling blijkt niet in hoeverre zij of de door hen in te

zetten havenmeesters beschikken over deskundigheid op het gebied van de luchtvaart, helikopters en rampenbestrijding. Voorts geef ik u in overweging te beoordelen in hoeverre men beschikt over financiële middelen om door eventuele rampen veroorzaakte schade te compenseren.

Onze argumenten zijn in meer detail beschreven in de door ons ingediende zienswijze. Zoals u weet zijn er 375 ingediend, waaronder door de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Uit het aantal ingediende zienswijzen blijkt hoeveel tegenstand tegen de ontwerp luchthavenregeling bestaat.

Wij verzoeken u de ontwerp luchthavenregeling voor een helihaven op de GAVI-kavel af te wijzen. De locatie is niet geschikt. Wij verzoeken u tevens te besluiten geen helihaven voor commercieel gebruik in Ypenburg of omgeving toe te staan. Wij willen niet dat de kwaliteit van de leefomgeving in onze wijk nog zwaarder wordt belast door geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's van commerciële helikopters. Hiervan hebben namelijk slechts enkelen nut en zeer velen last.

Dank u voor uw aandacht.