

Goedenavond, ik ben voorzitter van de vereniging Heliniet. Doelstelling van onze vereniging is het voorkomen van een helihaven in Ypenburg en omgeving. Wij vinden dat tijdwinst of plezier van enkelen niet mag gaan ten koste van geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's voor velen. Onze vereniging is niet tegen noodzakelijk gebruik van helikopters in het openbaar belang.

Tot voor kort dachten we dat het gaat om één voorgenomen landingsplek, maar nu blijkt het er opeens om twee te gaan! Ik kom daar straks op terug.

Gelet op de standpunten van de provinciale fracties zoals wij die kennen, hebben we een uitdaging. Van VVD, PVV en CDA weten we vrijwel zeker dat zij met 25 stemmen vóór de luchthavenregeling zullen zijn. Van SP, CU/SGP, GroenLinks, PvdD en 50Plus weten we vrijwel zeker dat ze met 18 stemmen tégen zullen zijn. Het gaat dus nog om de 12 stemmen van D66 en PvdA. Tot op dit moment hebben we niet de overtuiging dat zij tegen zouden zijn. Provinciale Staten vertegenwoordigt de bevolking van Zuid Holland, maar op het gebied van het onderwerp Luchthavenregeling blijktbaar niet die van Ypenburg en omgeving.

Onze argumenten tégen de voorgenomen luchthavenregeling hebben we net als 375 anderen uitgebreid verwoord en tijdens eerder inspreken benadrukt. In de concept beantwoording van deze zienswijzen is de rode draad dat Gedeputeerde Staten de zorgen van de omgeving begrijpt. Onderzoek zou hebben uitgewezen dat de milieubelasting van de luchthaven zeer klein is, de veiligheidsrisico's beperkt blijven tot het luchthavengebied, en de geluidsbelasting binnen de wettelijke grenzen blijft. Slechts enkele argumenten uit zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen in de luchthavenregeling.

Verder wordt benadrukt dat vliegroutes buiten de in- en uitvliegroutes vallen onder landelijke luchtvaartwetgeving waar de provincie niet verantwoordelijk voor is. Het tijdens deze vliegroutes vlak langs of op 300 meter over woonwijken vliegen is echter een gevolg van de locatiekeuze. En voor wat betreft dit gevolg heeft de provincie naar onze mening wel degelijk een verantwoordelijkheid voor de veiligheid, het welzijn en milieu van haar inwoners. Het betreft éénmotorige helikopters en als die ene motor uitvalt storten ze domweg neer.

Volgens het inrichtingsplan in bijlage 2 van de luchthavenregeling gaat het niet om één, maar om twee landingsplekken! Bovendien is de heli-plaats opeens tweehonderd meter verder in de uiterste zuidwest hoek van de GAVI-kavel geprojecteerd. Dat stemt niet overeen met het luchthavengebied, de voorgenomen heli-plaats en de in- en uitvliegrichtingen volgens bijlage 1 van de luchthavenregeling. En dat stemt óók niet overeen met het externe veiligheidsrapport van To70 zoals dat destijds ter inzage is gelegd. Volgens dat rapport zouden de 10^{-6} externe veiligheidscontour en de 56Lden geluidscontour namelijk binnen het luchthavengebied blijven. Zoals de heli-plaats nú wordt ingericht vallen deze contouren buiten het luchthavengebied. Daarom volstaat een luchthavenregeling niet meer, maar is een luchthavenbesluit noodzakelijk. En daarbij horen zware eisen op het gebied van ruimtelijke ordening.

Heeft de veranderde locatie van de heli-plaats wellicht te maken met het eind april door de gemeente Den Haag gepresenteerde Ypenburg Deelplan 20; woningbouw achter het Hofbad? Zou het kunnen dat de westkant van Deelplan 20 binnen de 500 meter van de aanvankelijk geprojecteerde heli-plaats zou komen te liggen en dat deze daarom is verplaatst?

In de luchtvaartregeling staat dat een overeenkomst met Luchtverkeersleiding Nederland moet bestaan inzake de aan te houden vliegroutes binnen de CTR van Rotterdam The Hague Airport. Volgens de toelichting zou het echter gaan om de te volgen in- en uitvliegroutes, waarbij uitgangspunt is dat niet over woningen wordt gevlogen. Talloze malen staat in de concept beantwoording van zienswijzen dat helikopters buiten de in- en uitvliegroutes vrij zijn hun route te kiezen. Zij mogen dan op een minimale hoogte van 300 meter over woningen vliegen. Luchtverkeersleiding Nederland wil volgens de door haar ingediende zienswijze dat helikopters een zo kort mogelijke route naar de grens van de CTR Rotterdam The Hague Airport volgen; na te zijn opgestegen in één van beide vertrekrichtingen een noordelijke route en bij aankomst in omgekeerde richting.

Het zal toch niet zo zijn dat eerst een luchthavenregeling wordt vastgesteld, en dat we de te volgen vliegroutes dan overlaten aan overleg tussen verkeersleiding en exploitant HeliPlan? Als dat zo zou zijn, betekent dit dat tijdens het besluitvormingsproces over de luchthavenregeling nog niet bekend is hoe lang de in- en uitvliegroutes zijn. En ook niet of er nu wel of niet over woonwijken, over snelwegen of in noordelijke richting en weer terug gaat worden gevlogen. Wij vinden dat dit vóór besluitvorming helder moet zijn.

En voor wat betreft die snelwegen vinden we het onbegrijpelijk dat Gedeputeerde Staten het negatieve advies van Rijkswaterstaat betreffende de luchthavenregeling naast zich neer legt. Blijkbaar prevaleert in het kader van Den Haag, internationale stad van vrede en recht, het nut van een helihaven voor enkelen boven risico's voor velen. Zelfs boven mogelijke doden en gewonden op de snelwegen rond het Prins Clausplein.

Onze vereniging Heliniet is nog niet moe gestreden. Gelet op de situatie zullen we nog meer omwonenden mobiliseren. En u kunt er op rekenen dat door ons tegen een eventueel vastgestelde luchthavenregeling beroep zal worden aangetekend bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Dank u voor uw aandacht.