

Inspraak Vechtplassencommissie bij vergadering Commissie Milieu, Mobiliteit en Economie van de Provinciale Staten van Utrecht op 22 oktober 2012

Geachte voorzitter, commissieleden en andere aanwezigen,

Allereerst dank ik u voor het bieden van de gelegenheid tot inspraak over het voorstel om een Luchthavenregeling vast te stellen voor Zandpad 39 te Breukelen.

De Vechtplassencommissie is een stichting die opkomt voor de landschappelijke, stedelijke, culturele, en natuur- en milieu-waarden in de Vechtstreek tussen de stad Utrecht en Muiden. Mijn naam is Charlotte Smit en ik ben voorzitter van de Vechtplassencommissie.

De provincie heeft ons noch onze advocaat over de voorliggende ontwerpregeling geïnformeerd. Als een van de indieners van een zienswijze betreuren wij dat zeer.

Al jaren zetten wij ons in tegen het bestaan van een helihaven in dit kwetsbare gebied, vlakbij een dorp en bij natuur- en recreatiegebieden. De hoofdlijn van onze reactie op het voorstel van het College van Gedeputeerde Staten van 2 oktober 2012 houdt in dat de aanvraag voor de luchthavenregeling ten onrechte niet integraal is getoetst aan het luchtvaartbeleid van de provincie Utrecht. Het College is van mening dat er in dit geval sprake is van een omzetting van een SIGNAL-beschikking die niet volledig aan de Luchtvaartnota getoetst behoeft te worden, of zelfs op basis van overgangsregels daaraan niet getoetst zou mogen worden. De Vechtplassencommissie stelt dat er zoveel wijzigingen zijn dat er geen sprake is van een omzetting. Toetsing aan de Luchtvaartnota kan niet anders dan leiden tot een weigering van de aanvraag. Vooral omdat *dán* getoetst zou moeten worden aan het vereiste van nut en noodzaak van het vliegverkeer.

Het oppervlak van de luchthaven is, kennelijk vooruitlopend op de regeling, met tweederde (!) vergroot. Het waarom werd duidelijk uit de overwegingen bij het ontwerpbesluit. De geluids- en externe veiligheidscontouren (Nota bene uit de Luchtvaartnota) vielen niet binnen de grenzen van de huidige helihaven. Om te voorkomen dat het een luchthaven*besluit* moest worden, waarmee automatisch een openbare luchthaven zou ontstaan, zijn de grenzen verlegd! (Zie blz 30 en 38 van de Overwegingen) Dat is niet wenselijk, aldus de overwegingen. Dat is inderdaad niet wenselijk, maar met name niet voor de eigenaar van de buitenplaats ofwel de exploitant van de luchthaven!

De SIGNAL-beschikking is afgegeven aan "KNSF", een ondernemer. Toegestaan was vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van eigen bedrijf. De nieuwe Luchthavenregeling is afgegeven aan de "exploitant" van de luchthaven, KNSF BV. De luchthaven kan straks o.a. gebruikt worden voor niet commerciële vluchten *van recreatieve aard*. Wij vinden dit absoluut onacceptabel.

Er worden nu op jaarbasis theoretisch minder vliegbewegingen toegestaan en er is een beperkt aantal types helikopters waarmee mag worden gevlogen. Dat kan je inderdaad zien als een verbetering ten aanzien van de SIGNAL-beschikking. Maar het waarom van deze beperking (en afwijking van de SIGNAL-beschikking) is in de overwegingen niet toegelicht. En overigens: de helikopters (sommige tweemotorig) waarmee straks mag worden gevlogen behoren nog steeds tot een categorie die veel geluidshinder veroorzaken. U kent ze als politie- en als traumahelikopter.

Het College is niet consistent in de redenering dat de inhoud van het SIGNAL-besluit bepalend is voor de luchthavenregeling. Zo is bijvoorbeeld het maximale aantal vliegbewegingen en het

type helikopters dat gebruik mag maken van de helihaven wel gewijzigd terwijl op andere aspecten de SIGNAL-regeling expliciet ongewijzigd overgenomen wordt. Dat geldt o.m. voor de onbeperkte looptijd met als onderbouwing dat dit in de SIGNAL-beschikking ook zo was geregeld.

“Het bestaande gebruik is als uitgangssituatie gebruikt”, aldus de overwegingen (blz 10). Bij het onderhoud tussen betrokkenen en de ambtenaren, waarbij ikzelf aanwezig was, meldde de ambtenaar dat hij in weerwil van zijn verzoek aan de Rijksluchtvaartdienst niet de beschikking heeft gekregen over de feitelijke gegevens over het bestaande gebruik.

Is nu nog te verdedigen dat het om een pure omzetting gaat? Wij denken van niet.

De handhabingsbepalingen zijn zeer passief. Pas vier weken na het verstrijken van een gebruiksjaar moet de exploitant een rapportage overleggen aan Gedeputeerde van de provincie. En ja, bewoners die menen dat een overtreding wordt begaan kunnen dat bij het bevoegd gezag (de provincie of de KLPD) melden, liefst onder overlegging van een foto waarop de helikopter herkenbaar is en met daarop ook een boom of een gebouw zodat de hoogte te herleiden is (blz 26 overwegingen). Ik geef het u te doen, vooral 's nachts.

Er is niet getoetst aan nut en noodzaak van de vliegbewegingen zoals dat behoort te gebeuren conform de Luchtvaartnota. Dat is een criterium waaraan bij het afgeven van de vroegere Signal-beschikking niet getoetst kon en mocht worden. Het is een groot goed dat dat criterium in de Luchtvaartnota van de provincie zeer nadrukkelijk is opgenomen. Het volkomen negeren van dat criterium onder de stelling dat het bij zgn. omzettingaanvragen niet mag vinden wij onjuist. Hier moet een adequaat bestuur zich bewust zijn van zijn verantwoordelijkheden. En dat geldt zeker als er wijzigingen ten opzichte van de lopende SIGNAL-ontheffing aan de orde zijn zoals nu het geval is.

Wat te denken van de volgende overweging (op blz 15): de gemeente kan handhaven op basis van gebruik dat strijdig is met het bestemmingsplan maar wij merken op dat de luchthaven reeds sinds jaren op dergelijke wijze is ingericht. En hoe moeten wij dit standpunt zien in het licht van de eerdere aanschrijving van de provincie aan de gemeente Breukelen om op te treden tegen de illegale kap die was uitgevoerd om de luchthaven destijds aan de veiligheidseisen te doen voldoen? Is de rol van toezichthouder wel toevertrouwd aan gemeente en provincie?

Geluid van helikopters is extreem overlast bezorgend. Ieder weldenkend mens zal begrip hebben voor overlast die niet te voorkomen is, zoals die van de traumahelikopters. En zelfs dan zijn er in de praktijk omwonenden die vinden dat dat niet te veel mag zijn. Dat verschijnsel illustreert de ernst en de omvang van de geluidshinder!

Geachte Statenleden, het faciliteren van een luchthaven in een waardevol en kwetsbaar gebied staat in schril contrast met de drie pijlers uit uw Ontwerp-structuurvisie: een duurzame leefomgeving, vitale dorpen en steden en een landelijk gebied met kwaliteit. Als u deze pijlers serieus neemt toetst u de omzettingaanvraag van deze helihaven niet zo beperkt maar met visie.

Ik dank u voor uw aandacht en wens u succes met uw beraadslagingen.