

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

R. van Aelst (SP)
(d.d. 9 december 2010)

Nummer
2423

Onderwerp
Effect failliet helinet op provinciaal luchtvaartbeleid

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Bron:

<http://www.parool.nl/parool/nl/4/AMSTERDAM/article/detail/1064854/2010/11/26/Connexion-verliest-miljoen-aan-Helinet.dhtml>

AMSTERDAM - Het Amsterdamse helikopterbedrijf Helinet is failliet. Helinet, dat een helikopternetwerk wilde opzetten naar 22 steden in Nederland en België, is door zijn geld heen. Streekvervoerder Connexion schiet er een miljoen euro bij in.

Helinet wilde in 22 Nederlandse en Belgische gemeenten eigen helihavens opzetten, maar kwam niet verder dan de bestaande helihaven in Amsterdam Westpoort.

Met nadrukkelijke steun van streekvervoerder Connexion wilden de twee, uit de afkomstige eigenaren, het Nederlandse luchtruim kriskras doorkruisen met helikopterlijnen, bedoeld voor zakenlui die files wilden omzeilen.

Met de prijs, 170 euro voor Amsterdam-Rotterdam, 470 voor Amsterdam-Brussel, wilde Helinet de concurrentie aangaan met taxi's.

Vorige week trok het bedrijf, gevestigd in het Amsterdamse WTC, er zelf de stekker uit. Vrijwel direct werd het faillissement uitgesproken. De investeerders, Connexion voorop, wilden niet langer voor de kosten opdraaien. Ook niet omdat het bedrijf zich al voor zo'n zes ton in de schulden had gestoken, onder meer bij huisbank ABN Amro.

"We hebben bij de start van het bedrijf ongeveer een miljoen euro toegezegd, omdat we dit een mooi initiatief vonden," zegt een woordvoerder van Connexion. "Dat bedrag is ook betaald. Vorig jaar vroeg Helinet om aanvullende financiering. Dat hebben we niet gedaan. We wilden eerst resultaten zien."

Connexion, toen nog staatsbedrijf, betaalde het miljoen uit zijn commerciële activiteiten. Daarnaast zou de taxitak van het concern voor Helinet het voor- en natransport verzorgen.

Aernoud Dekker van Helinet wijt de teloorgang van het bedrijf aan 'de politiek'. "Het concept deugde, de uitvoering was financieel haalbaar, de markt was er," zegt Dekker, die er naar eigen zeggen met zijn medeaandeelhouder 'tonnen' bij inschiet. "Maar in Nederland worden helikopters gezien als speeltje voor de rijken; gevaar, geluid, onveilig. Met dank aan de politiek, die het allemaal niet uitkomt."

1. *Zijn GS op de hoogte van de bovengenoemde ontwikkeling?*

Antwoord

Ja, wij hebben kennisgenomen van bovenstaand.

Op verzoek van Helinet zijn er in het Zuid-Hollandse luchtvaartbeleid twee mogelijke helihavens opgenomen, één in het Rijnmondgebied en één in Haaglanden. Beide zijn echter nog niet gerealiseerd.

2. *Welk effect heeft het failliet van Helinet op realisering van deze twee mogelijke helihavens?*

Antwoord

Commerciële helihaven Rotterdam Schoordijk (naast Brienoordbrug)

Initiatiefnemer Helinet heeft medio oktober (voorafgaand aan het faillissement) aangegeven af te zien van de locatie Schoordijk. Helinet heeft daarop de bouwvergunningaanvraag ingetrokken. Dit houdt eveneens in dat de wijziging van het bestemmingsplan, waarop Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar hebben afgegeven, niet geëffectueerd zal worden. Er wordt dus geen helihaven in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt op deze locatie, waardoor ook een eventuele derde partij niet zondermeer een helihaven op deze locatie kan beginnen.

Commerciële helihaven Den Haag Ypenburg (naast Prins Clausplein)

Initiatiefnemer Helinet heeft medio november (voorafgaand aan het faillissement) aangegeven af te zien van de locatie Ypenburg. Helinet zag geen heil meer in de lijndienst via Den Haag, te meer daar de ontwikkeling van een helihaven op Rotterdam ook niet van de grond is gekomen.

Er heeft zich voor deze locatie een tweede partij gemeld: Heliplan. In tegenstelling tot Helinet (vluchten volgens vaste dienstregeling) wil Heliplan zogenaamde taxivluchten (op afroep) vanaf deze locatie uitvoeren. Het aantal vluchten op jaarbasis zal dan ook aanzienlijk minder zijn.

De locatie voldoet aan de Wet luchtvaart en aan het provinciale Beleidsplan regionale luchtvaart 2008-2020. De ruimtelijke procedures (bestemmingsplan en bouwvergunningen) moeten nog worden gestart. De gemeente Den Haag wil alleen meewerken aan het initiatief van Heliplan als de tijdelijkheid gewaarborgd is: over vijf jaar wil de gemeente de locatie als bedrijventerrein ontwikkelen en is er geen plaats meer voor een helihaven. De locatie biedt tot die tijd ook de kans om, naast het hoofdgebruik door Heliplan, andere helikopterbedrijven toe te laten als alternatief voor de onthefingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die deze bedrijven met enige regelmaat in de regio Den Haag aanvragen.

“Openbare” helihaven Rotterdam Seattleweg (naast Beneluxplein)

De gemeente Rotterdam is initiatiefnemer van de realisatie van een openbare helihaven in de Waal-Eemhaven. Deze helihaven moet plek bieden aan de traumahelikopter, politiehelikopter en alle aanbieders van commercieel vervoer. Helinet was als hoofdgebruiker voorzien, maar er zijn ook nog andere commerciële helikopterbedrijven die deze locatie zouden willen gaan gebruiken, zij het op een veel kleinere schaal (minder vluchten) dan Helinet van plan was. De locatie voldoet aan de Wet luchtvaart en aan het provinciale Beleidsplan regionale luchtvaart 2008-2020. De locatie biedt ook een alternatief voor de ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik die met enige regelmaat in de regio Rotterdam worden aangevraagd.

3. *Zijn GS met de SP van mening dat met het failliet van helinet tevens de eerdere noodzaak voor deze twee locaties wegneemt? Zo ja, welke actie zullen GS hierop ondernemen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Het beleidsuitgangspunt dat er maximaal twee commerciële helihavens in de provincie opgericht mogen worden (één in de agglomeratie Rotterdam en één in de agglomeratie Den Haag) is opgenomen in het Beleidsplan regionale luchtvaart 2008-2020 dat op 10 december 2008 door Provinciale Staten is vastgesteld.

Vooralsnog zien wij geen aanleiding om het aantal toegestane commerciële helihavens in het luchtvaartbeleid te verminderen, omdat:

- voor de locatie Prins Clausplein Den Haag een nieuwe partij deze helihaven wil ontwikkelen;
- de gemeente Den Haag bereid is mee te werken aan de realisatie van de commerciële helihaven (zie verder het antwoord op vraag 2);
- de locatie Seattleweg in Rotterdam door de gemeente wordt ontwikkeld en het faillissement van Helinet hier geen invloed op heeft;
- beide bovenstaande initiatieven ook kansen bieden om het (rondom deze steden regelmatig voorkomende) tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van terreinen door helikopters te accommoderen. Hiermee kunnen de effecten van helikopters geconcentreerd worden op een plaats waar er weinig hinder te verwachten is, in plaats van het spreiden van de effecten over vele (tijdelijke en uitzonderlijke) locaties.

Den Haag, 11 januari 2011

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

J. Franssen