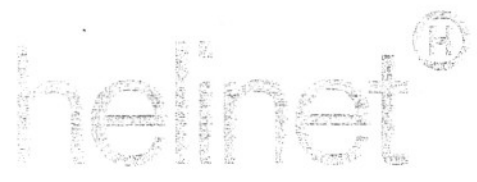


EXEMPLAAR  
 TER VISIELEGGING  
 behoort bij brief d.d.  
 22 MEI 2006



**"Concept" Ruimtelijke Onderbouwing**

VOOR RUIMTELIJKE ONDERBOUWING EX ARTIKEL 19 LID 1 W RO  
 AANLEG HELIHAVEN IN DE GEMEENTE DEN HAAG  
 Versie II, 04-04-'06



<b>DSO - BTD</b>	
Nr: 200600454	
05 APR. 2006	
Kopie gevoerd	
Afgeleverd door	aan de goz. aan
Antw. w66r	Perz. dep.

Helinet BV  
 World Trade Center  
 Strawinskylaan 1027  
 1077 XX Amsterdam



sure, safe and simple

## INHOUD

### Inleiding

#### 1 beschrijving project

- 1.1 ligging projectgebied
- 1.2 de helihaven
- 1.3 het helihaven gebouw
- 1.4 huidig bestemmingsplan
- 1.5 toekomstige ruimtelijk ontwikkeling
- 1.6 ruimtelijke effecten helihaven
- 1.7 brandstof installatie
- 1.8 economische uitvoerbaarheid

#### 2 verkeersplan

#### 3 milieu gegevens

- 3.1 geluid
- 3.2 luchtkwaliteitsaspect
- 3.3 externe veiligheid
- 3.4 watertoets

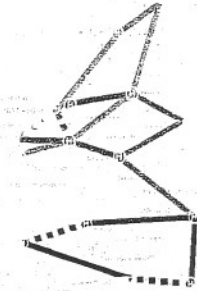
#### Bijlage:

1. kaart project locatie
2. plattegrond helihaven
3. aan-afvlieg routes helihaven.
4. vlieghoogte helikopters
5. brief IVW over externe veiligheid
6. rapportages ingenieursbureau Peutz (losse bijlagen)

## Inleiding

Het bedrijf Helinet heeft zich tot doel gesteld marktleider te worden op het gebied van zakelijk vervoer van personen per helikopter tussen de economisch belangrijkste conglomeraties binnen Europa.

In Europa is bijna geen infrastructuur aanwezig voor effectief vervoer van personen per helikopter. De bestaande luchthavens zijn veelal niet geschikt, omdat ze niet ingericht zijn voor helikopterlandingen, wat resulteert in onnodige procedures en kosten. Hiernaast biedt landen op een luchthaven niet de tijdwinst die mogelijk is met helikopters, omdat luchthavens vaak ver buiten de bedrijfsterreinen zijn gesitueerd. Helinet wil een fijnmazig netwerk van helikopterhavens (Netports) realiseren in de directe nabijheid of op de grote industrie- en kantorenparken in West-Europa. Hiernaast zal Helinet landing- en transfmogelijkheden bieden op de grote internationale luchthavens. Hierdoor kan Helinet snel en efficiënt vervoer bieden precies daar waar de zakenreiziger vandaan wil vertrekken en naar toe wil gaan. Tussen deze Netports wil Helinet een laagdrempelige vervoersservice bieden aan een brede groep klanten.



Ook de regio Den Haag krijgt een aansluiting op dit Europese helihaven netwerk. Hiervoor realiseert Helinet een helihaven bij de gebouwen van het voormalige vliegveld Ypenburg.

## 1 beschrijving project

### 1.1 ligging projectgebied

De helihaven zal gesitueerd worden aan de achterkant van de historische gebouwen van het voormalige vliegveld Ypenburg, aan het IJsy Plantsoen. De locatie komt overeen met de plaats waar voorheen vliegtuigen geparkeerd stonden om passagiers te laten in of uitstappen. Het stationsgebouw Ypenburg is een rijksmonument.

### 1.2 de helihaven

De helihaven bestaat uit een start-en landingsplaats en 3 "parkeerplaatsen" voor helikopters, zogenaamde helistands. Een van de helistands (nr 3) is voorzien van een vloestofdichte vloer en wordt afgewaterd via een olie-waterscheiding. Op deze helistand kunnen helikopters brandstof innemen. De oppervlakte van het terrein is ongeveer 6000 M<sup>2</sup>.

Daar Helinet gericht is op de zakelijke markt, zullen er vooral op werkdagen tussen 8.00 en 19.00 vluchten uitgevoerd worden. In het rapport "akoestische aspecten van helihaven Ypenburg" wordt uitgegaan van een maximum van 40 bewegingen per dag (20 vluchten).



### 1.3 Huidig bestemmingsplan

Het huidige bestemmingsplan geeft voor het projectgebied de bestemming: GR = groenvoorziening. De wet op de ruimtelijke ordening kent voor helihavens een eigen bestemming omschreven als VI(h); dit staat voor *Verkeersdoeleinden luchtvaart(helihaven)*. Gezien de monumentale status van de stationsgebouwen Ypenburg, ligt er een plicht dat het terrein open blijft, om een goed zicht op de gebouwen te behouden. Momenteel is het een grasveld. Bij realisering van de helihaven verandert wel de bestemming, het terrein blijft echter open. Voornamelijk gras, met uitzondering van de helistands, deze zullen verhard worden met beton. De realisering van de helihaven garandeert dus een open zicht op de gebouwen.

### 1.5 Toekomstige ruimtelijke ontwikkeling

Aan de oostkant grenst de projectlocatie aan de terreinen van het bedrijf Wereldhave, hier staan diverse bedrijven, er zijn geen plannen op deze terreinen die van invloed kunnen zijn op de helihaven. Aan de zuidkant bevindt zich een strook grond van het industrieschap. Het bestemmingsplan staat hier bedrijven met een milieucategorie (4.1) toe. Momenteel zijn er geen plannen tot vestiging van bedrijven. Wel houdt de Stichting Historisch Ypenburg pleidooien tot het open houden van de strook om het monumentale stationsgebouw niet aan het zicht te onttrekken. Aan de westkant licht voornamelijk terrein met de bestemming Groen voorziening. Er is wel een gebouw gepland waarin de scouting een naschoolse opvang en een balletschool gevestigd zullen worden. De aan- en afvliegrichting van de helikopters is zodanig gekozen, dat deze niet over het gebouw vliegen. Aan de Noordkant bevindt zich het Stationsgebouw van het voormalige vliegveld Ypenburg. Dit gebouw is een rijksmonument met de bestemming Horeca en maatschappelijk doeleinden. Het gebouw is nu in gebruik door het projectbureau Ypenburg. De toekomstige invulling van het gebouw is nog niet duidelijk. De beheerder van de helihaven, Helinet, heeft aangegeven een deel van het gebouw te willen gebruiken aankomst en vertrekhal voor haar passagiers. Dit zou de oude bestemming voor een deel in ere herstellen.

### 1.6 Ruimtelijke effecten helihaven

Vanaf de helihaven vertrekken er twee denkbeeldige vlakken met een stijgingspercentage van 8% en een breedte van ca. 35 meter. Dit is de aan- en -afvlieg route van de helihaven. Een helihaven moet minstens 2 in-en-uitvliegvlakken hebben de hoek tussen deze vlakken licht tussen de minimaal 150° en maximaal 210°. Er mogen geen obstakels door deze denkbeeldige vlakken steken. Obstakels zijn bijvoorbeeld: lantaarnpalen, GSM masten, bomen, etc. Het plaatsen van obstakels in de aan-en-uitvliegroute betekenen een gevaar voor de helikopters en geven de Inspectie Verkeer en Waterstaat het recht de helihaven te sluiten tot het obstakel verwijderd is.

Momenteel staan er bomen in de westelijk vliegas, deze dienen gekapt te worden. hiervoor moet een kapvergunning aangevraagd worden en zal de gemeente een herplantingsplicht eisen.

De helihaven legt beperkingen op aan het terrein onder de aan-en-uitvliegvlakken; bomen die door de vlakken heen dreigen te groeien moeten gesnoeid worden. Het plaatsen van lantaarnpalen of masten is afhankelijk van de hoogte en afstand tot de helihaven. Toezicht hierop is een verantwoordelijkheid van de eigenaar/beheerder van de helihaven.

### 1.7 Brandstof installatie

Op de helihaven wordt een tankinstallatie voor vliegtuigbrandstof geplaatst met een ondergrondse opslagtank van 25.000 lit. De tank wordt een KIWA gekeurde installatie en moet een milieuvergunning hebben. Vliegtuigbrandstof (JET-A1) is vergelijkbaar met diesel voor auto's en vrachtauto's en valt in gevarencategorie 3

### 1.8 Economische uitvoerbaarheid

De ontwikkeling van de helihaven is een initiatief van Helinet BV, de financiële consequenties voor de ontwikkeling en exploitatie van de helihaven is dan ook voor de initiatiefnemer. De helihaven maakt onderdeel uit van een internationaal netwerk van gelijksoortige helihavens waartussen lijndiensten worden uitgevoerd gericht op een breed publiek. Diverse marktonderzoeken (LogiMark, Connexion), alsmede contra-expertises (o.a. door bureau McKinsey) hebben uitgewezen dat aan de beoogde service een grote behoefte bestaat. Hiernaast is door KPMG Corporate Finance de financiële haalbaarheid van de service bevestigd. De economische uitvoerbaarheid is zodoende gewaarborgd en de uitvoering van het project kan voor de gemeente Den Haag derhalve budgetneutraal verlopen.

## 2 verkeersplan

De ontsluiting van de helihaven gaat via de weg het IJsy Plantsoen, naar verwachting zullen ongeveer 100 verkeersbewegingen per dag op werkdagen gaan plaatsvinden. Het merendeel van de bezoekers van de helihaven zal gebruik maken van taxi's. De verwachte parkeerdruk zal beperkt blijven, Helinet zal 8 parkeerplaatsen aan de voorzijde van het stationsgebouw reserveren voor haar klanten. Er zijn geen aanvullende maatregelen of voorzieningen nodig op de bestaande situatie.

## 3 milieugegevens

### 3.1 Geluid

Zie rapport adviesbureau Peutz.

### 3.2 Luchtkwaliteitsaspecten

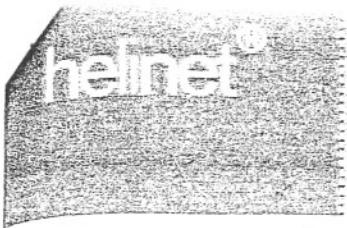
Zie rapport adviesbureau Peutz

### 3.3 externe veiligheid

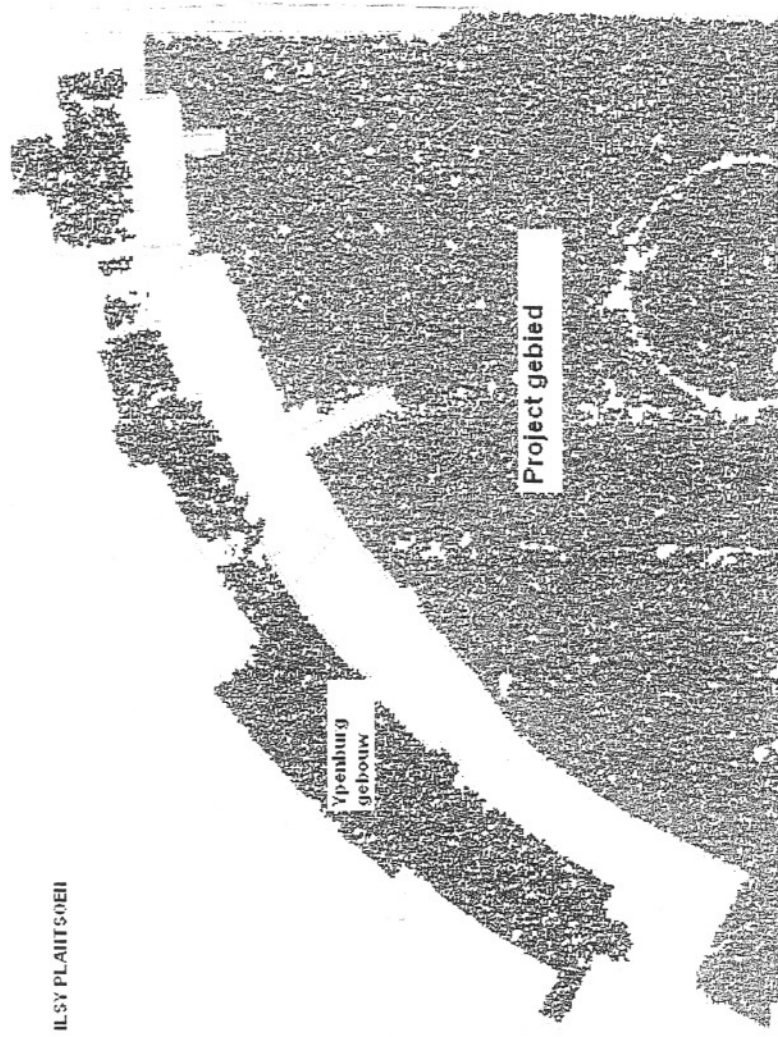
zie bijlage 5 brief Inspectie Verkeer & Waterstaat.

### 3.3 watertoets

Wordt uitgevoerd door de gemeente



**Bijlage 1: kaart project locatie**



**Bijlage 2: plattegrond helihaven**

**Helinet Netport Ypenburg, Den Haag**

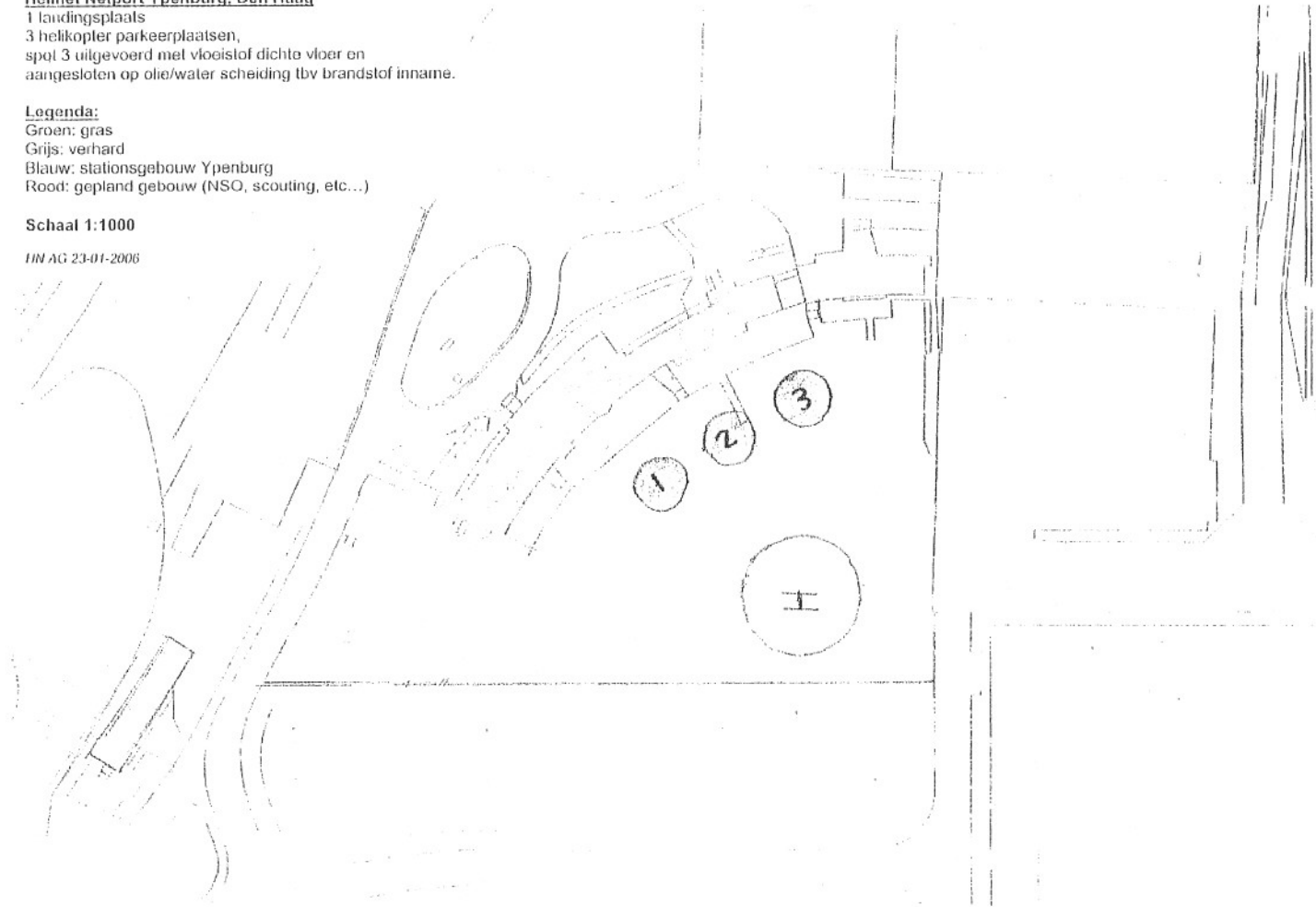
1 landingsplaats  
3 helikopter parkeerplaatsen,  
spq1 3 uitgevoerd met vloeistof dichte vloer en  
aangesloten op olie/water scheiding tbv brandstof inname.

**Legenda:**

Groen: gras  
Grijs: verhard  
Blauw: stationsgebouw Ypenburg  
Rood: gepland gebouw (NSO, scouting, etc...)

**Schaal 1:1000**

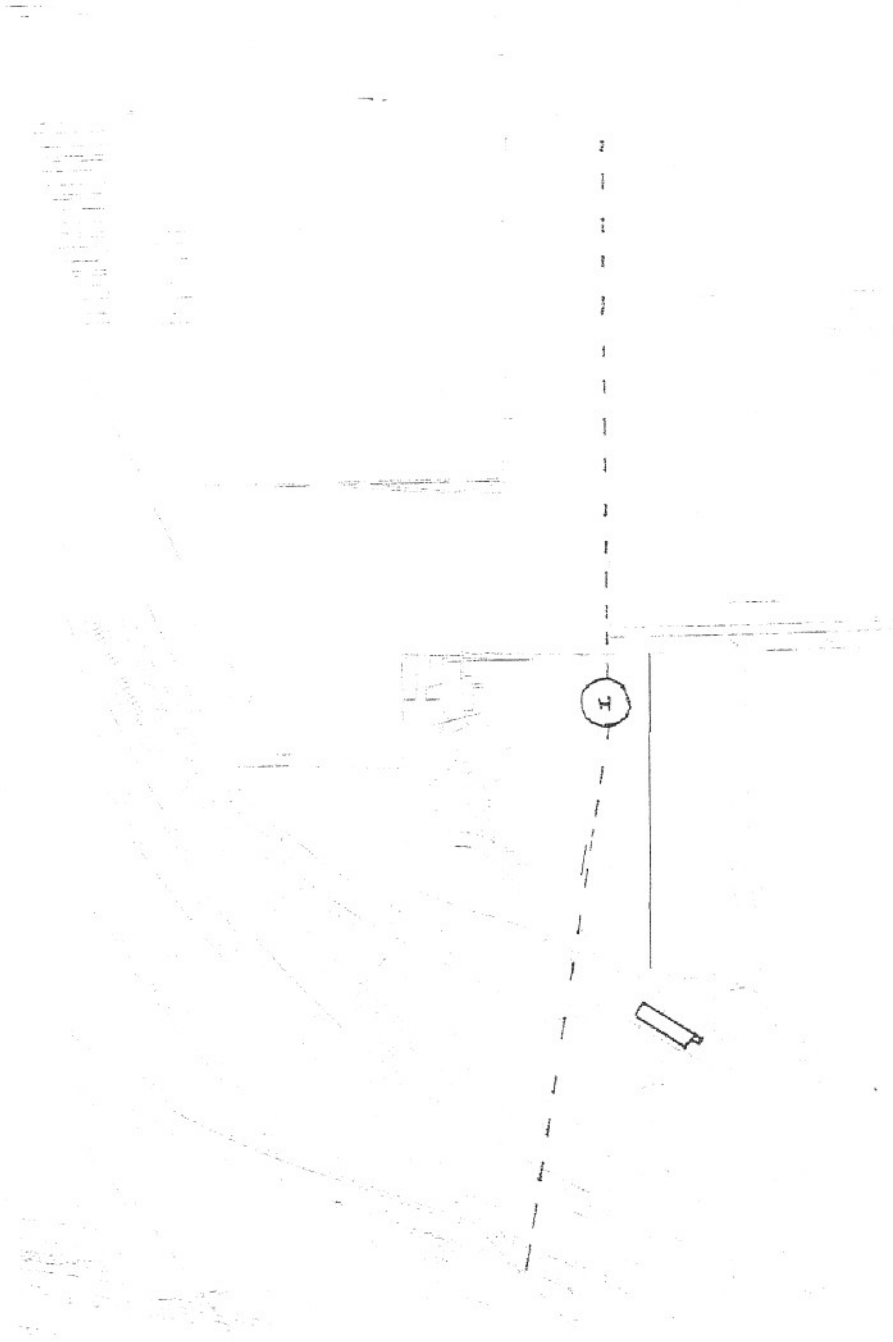
HN AG 23-01-2006



helinet®

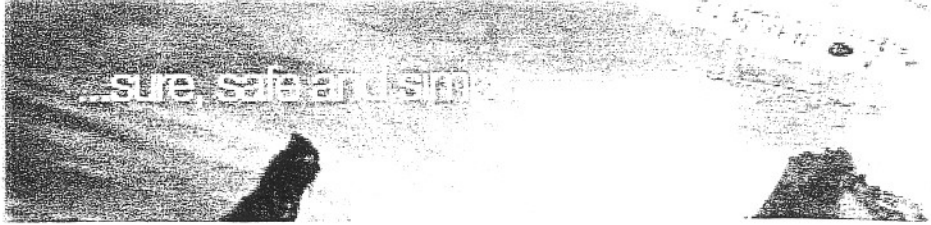
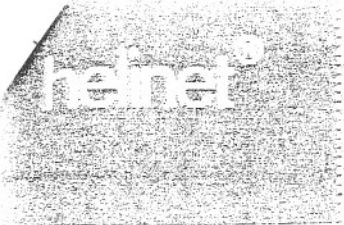
...ste safe and simple

**Bijlage 3: aan-afvlieg routes helihaven**









**Bijlage 5: brief Inspectie Verkeer en Waterstaat over Externe Veiligheid**



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Transport en Luchtvaart

IVW  
t.a.v. de Hoofddirecteur  
mw. mr. H. Neppéus  
Postbus 575  
2130 AN HOOFDDORP

Contactpersoon  
mw. drs. P.E.L. Syaifoel - Gerse  
Datum

Doorkiesnummer  
070 - 3511304  
Bijlage(n)

Ons kenmerk  
DGTL/05.004862

Uw kenmerk

Onderwerp  
Onderzoek naar externe veiligheid voor helikopters.

Beste Helma, *Beste Helma*

De afgelopen tijd zijn verschillende vragen gesteld over externe veiligheid en helikopters. Ik schrijf je deze brief om de stand van zaken ten aanzien van dit onderwerp te schetsen.

Behalve voor Schiphol heeft Nederland nog geen wettelijk kader voor het vastleggen van externe veiligheidszones rond luchtvaartterreinen. Dit beleid is wel in ontwikkeling. Met het wetsvoorstel RRKL wordt wettelijk bepaald dat beperkingengebieden rond luchthavens moeten worden vastgesteld op basis van de EV  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico contouren.

De externe veiligheidscontouren zijn, als de nieuwe wet van kracht is, ook nodig om te bepalen of voor een luchthaven een luchthavenbesluit moet worden vastgesteld of dat kan worden volstaan met een luchthavenregeling. Zodra de  $10^{-6}$  p.r. contour buiten het luchthavengebied valt, moet een luchthavenbesluit worden vastgesteld. Hetzelfde geldt overigens ook voor de Lden geluidscontour, die de 35 ke zal vervangen. Vanwege dit criterium zullen voor de vele helikopterlandingsplaatsen in Nederland externe veiligheidsberekeningen nodig zijn om te bepalen of een Luchthavenbesluit of een luchthavenregeling gemaakt moet worden.

Momenteel bestaan voor de civiele luchtvaart twee vergelijkbare modellen voor het berekenen van externe veiligheid rond luchthavens, één voor grote luchthavens zoals Schiphol en één voor regionale vliegvelden. Een model voor het berekenen van externe veiligheid voor helikopters bestaat nog niet. Op korte termijn moet dit model er wel komen. Daarom gaat V&W meedoen met de opdracht die Defensie heeft gegeven aan

Luchtvaart  
Programma Luchtvaartveiligheid  
Postadres Postbus 20904, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Artillerie, Nieuwe Uitleg 1, Den Haag

Telefoon 070 351 7076  
Fax 070 - 3511693  
E-mail [petra.syaifoel@dgg.minvenw.nl](mailto:petra.syaifoel@dgg.minvenw.nl)  
Internet [www.luchtvaartbeleid.nl](http://www.luchtvaartbeleid.nl)



het NLR voor het uitwerken van een extern veiligheidsmodel voor helikopters. Defensie heeft dit jaar reeds opdracht verstrekt aan het NLR. Om het model ook bruikbaar te maken voor civiele luchthavens zal de defensieopdracht worden uitgebreid met een aantal civiele helikoptertypes. Pas als dit model gereed is kunnen betrouwbare externe veiligheidscontouren worden uitgerekend. Voor die tijd is het niet mogelijk beleid te voeren op dit gebied. Als instanties toch berekeningen (laten) uitvoeren zijn deze te prematuur en zeer mogelijk gebaseerd op verkeerde aannames of op niet voldoende statische gegevens. Op basis hiervan zullen we dan ook geen beleid uitzetten.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jules', is positioned above the printed name. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'J'.

Jules Kneepkens