

Aan
College van Gedeputeerde Staten van
Gelderland
t.a.v. **5.1.2e**,
Postbus 9090
6800GX Arnhem

Contactpersoon

5.1.2e

Doorkiesnummer

5.1.2e

Datum

24 november 2010

Uw brief van

Uw kenmerk

Betreft

**Aanvraag luchthavenregeling voor aanleg
bedrijfsgebonden helikopterluchthaven**

Ons kenmerk

2010-wd09

Geachte **5.1.2e**,

Hierbij vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Mijn cliënt, **5.1.2e** is directeur / eigenaar van DeKruifMachines BV, een leverancier van onder andere Schrankladers, Heftrucks, reachtrucks, Pallettrucks, Stapelaars, Verreikers, Graafmachines, Wielladers, Kooi-apen, **Helihandlers**, Compressoren, Verdichtingsmachines, Generatoren, Sloophamers, Grondboren, Industriëlezagen, etcetera.

Al vele jaren is DeKruifMachines BV in Nederland **de** leverancier van diverse gerenommeerde merken. De Kruif machines is een full service onderneming waar dienstverlening hoog in het vaandel staat. Of dit nu de advisering van een nieuwe of gebruikte machine betreft of voor het draaiend houden van een machinepark, De Kruif Machines staat altijd voor haar klanten klaar. Het eigen service team bestaat uit gespecialiseerde monteurs die het geleverde materieel in top conditie houden. Verder heeft De Kruif Machines een eigen verhuurvloot om een tijdelijke behoefte aan een machine op te kunnen vangen. Voor het zoeken naar een nieuwe of gebruikte machine, van welk merk dan ook, heeft het bedrijf hem staan of wordt er gezocht via het eigen netwerk. Eigen servicedienst ook op locatie. Door een centrale ligging in Stroe is het mogelijk om snel service te verlenen in alle windhoeken hetgeen een prioriteit is zowel voor de klant als voor het bedrijf. Het bedrijf is gevestigd aan de Stroeërweg nr. 46, 3776 MJ Stroe, in de gemeente gemeente Barneveld

In verband met de verdere ontwikkeling van het bedrijf en de in relatie daarmee toekomstige bezoeken die mijn cliënt denkt te zullen brengen aan klanten in geheel Nederland en daarbuiten, is gezocht naar een goed alternatief vervoersconcept voor een goede en snelle bereikbaarheid van en

naar het bedrijf in Stroe. De keuze is daarbij gevallen op het snelle vervoer per helikopter. Het hoeft geen nadere toelichting dat het bezoeken van klanten met de helikopter een enorme tijds winst oplevert.

DeKruifMachines BV heeft daarom de wens geuit een helikopterluchthaven voor eigen gebruik aan te willen leggen op de noordzijde van het terrein, langs de Stroeërweg, waarop veilig kan worden geland en waarvan veilig kan worden opgestegen. Deze helikopterfaciliteit zal uitsluitend gebruikt worden voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het bedrijf DeKruifMachines BV. De incidentele inzet van de helikopter is geheel **ondersteunend** en vormt **geen kernactiviteit** van het bedrijf.

Het voor de helikopterluchthaven vast te stellen luchthavengebied, dat geheel in eigendom aan DeKruifMachines BV toebehoort, beslaat een terrein met een lengte van 250 meter en een grootste breedte van 125 meter. In het midden van het terrein is een landingsdoelpunt markering aangebracht, bestaande uit een gelijkzijdige witte driehoek met zijden van 9 meter en een lijnbreedte van 1 meter in de kleur wit. Hierop wordt de eindnadering tot standvlucht (hover) uitgevoerd.

De vliegprocedure die wordt gehanteerd is de volgende:

Via de in - en uitvliegsectoren wordt, afhankelijk van de wind gedaald tot standvlucht (hover) boven het landingsdoelpunt, waarna er lucht taxiënd naar de landing - of opstelplaats wordt getaxied. Voor de starts geldt de omgekeerde volgorde. Het landingsterrein is vlak en in twee richtingen, maximaal 150° ten opzichte van elkaar vrij zijn van hindernissen, zoals aangegeven in bijgaande foto impressie (Bijlage 1). (De in – en uitvliegsectoren van en naar het landingsterrein zijn gelegen in de geografische richtingen tussen 050 - 150° en 205° - 360° De in – en uitvliegrichtingen liggen in de overheersende windrichting en beschikken in die richting over een horizontale afstand van 245 meter over obstakelvrije in - en uitvliegsectoren met een helling van minstens 1:8.

Het landingsdoelpunt op het beoogde luchthavengebied ligt op de coördinaten $x=174895$ en $Y=465246$ en het landingsterrein op de coördinaten **52°10'30.00"N en 005°40'41.00"E**, zoals op de 1:10.000 kaart (Bijlage 2) is aangegeven. Het landingsterrein ligt ruim buiten enige woonbebouwing en is niet toegankelijk voor publiek. De locatie van de geplande helikopterluchthaven kan alleen via de hoofdingang aan de Stroeërweg worden bereikt.

Er wordt gevlogen met een **Robinson R44**, een eenmotorige **piston** aangedreven helikopter, met een maximum take off weight (MTOW) van 1088 kg, een rotordiameter van 10,05 meter en een lengte over alles van 11,65 meter. De prestatiekenmerken van deze helikopter zijn:
Take off Prestatie: Acceleratie over de eerste 50 m van 0 naar 40 kts(knopen) = 74 km /u
Daarna klimsnelheid van **304 m/min** (=5 m/sec) met voorwaartse snelheid van 60 kts = **111 km per/uur of 1850 m/min of 30 m/sec** tot kruishoogte van 500 feet (152 m) bij geen wind.
Daalsnelheid= voorwaartse snelheid van 60 kts of 111 km/uur met daalsnelheid van 1000 ft of 304 m/min, bij geen wind.

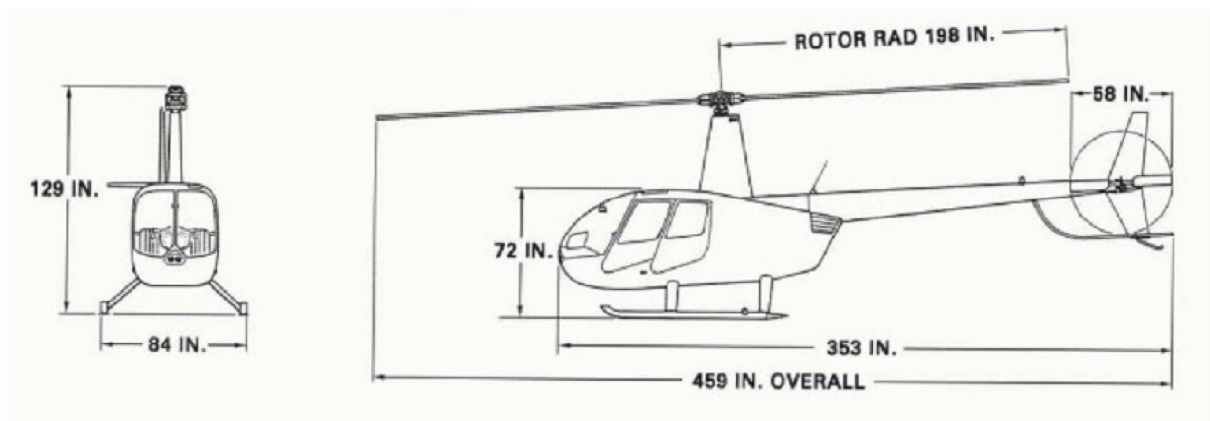
Daarnaast wordt er af en toe gevlogen met **de Eurocopter EC 120 B Colibri**, een eenmotorige **turbine** aangedreven helikopter met een maximum take off weight (MTOW) van 1715 kg, een rotordiameter van 10 meter en een lengte over alles van 11,52 meter. De prestatie karakteristieken van deze helikopter zijn: Take off Prestatie: Accelleratie over de eerste 50 m van 0 naar 40 kts(knopen) = 74 km /u, daarna een klimsnelheid van **712 m/min** (= 12 m/sec) met een voorwaartse snelheid van 60kts = **111 km per/uur of 1850 m/min of 30 m/sec** tot kruishoogte van 500 feet (152 m) bij geen wind. Daalsnelheid met voorwaartse snelheid van 60 kts of 111 km/uur en met daalsnelheid van 1000 ft of 308 m/min, bij geen wind.

Ongeveer 10% van de vluchten vindt plaats tussen 19.00 en 23.00 uur, voor zover deze tijdstippen zijn gelegen *in de daglichtperiode*. (Dus voornamelijk in de zomer)

De preferente in - en uitvliegsectoren liggen in de geografische richtingen 070° - 250° en 040° - 220° in een verhouding 35% landen en opstijgen in oostelijke richting en 65%, landen en opstijgen in westelijke richting.

Beide helikopters zijn hieronder en op de volgende bladzijde schematisch weergegeven. De gebruiksverhouding is ongeveer 10% EC 120 en 90% Robinson R44.

De Robinson R44 Raven



GEGEVENS TEN BEHOEVE VAN EEN VERKLARING VAN VEILIG GEBRUIK LUCHTRUIM CONFORM HOOFDSTUK 3 VAN DE REGELING BURGERHELIKOPTERLUCHTHAVENS

a. **het aantal en de soort luchtvaartuigen die naar verwachting van de helikopterluchthaven gebruik zullen maken:**

De Eurocopter 120B Colibri is de grootste helikopter die van de helikopterluchthaven gebruik gaat maken. Het gebruik van deze helikopter op jaarbasis wordt ingeschat op maximaal 10% van het aantal bewegingen. De overige 90% van de vliegbewegingen worden uitgevoerd door de Robinson R44 helikopter.

b. **het tijdstip waarop de helikopter naar verwachting van de helikopterluchthaven gebruik zal maken;**

Het gebruik van de helikopterluchthaven zal worden beperkt tot de **daglichtperiode** tussen 07.00 uur en 22.00 uur.

c. **de verwachte verdeling van het luchthavenluchtverkeer over de op de helikopterluchthaven aanwezige start- en landingsplaats:**

In principe zal de helikopterluchthaven worden aangevlogen in de meest voorkomende windrichting. Voor de berekening van de geluidscontouren is uitgegaan van het volgende sector gebruik:

- Oostelijke route: 50 - 90 graden, 65% naderingen en 35% starts
- Westelijke route: 205 - 245 graden 35% naderingen en 65% starts
- Noordelijke route: 320 - 360 graden, 5% naderingen en starts
- Zuidelijke route: 110 - 150 graden, 5% naderingen en starts.

Van het totaal aantal bewegingen van maximaal 1000 per jaar, vindt 35% van de landingen en starts plaats in oostelijke richting en 65% in westelijke richting.

d. **de aanvraag heeft betrekking op een luchthavenregeling voor:**

een helikopterluchthaven op een terrein dat al eerder als TUG terrein in gebruik is geweest; Voor dit terrein werd door de Provincie Gelderland op 3 juni 2010 een zogenaamde TUG vergunning afgegeven, geldig tot juni 2011.

e. **de aanvraag heeft geen betrekking op een helikopterluchthaven met een instrumentbaan.**

Overige gegevens die van belang zijn voor de beoordeling

a. **De reden/redenen waarom de helikopterluchthaven nodig wordt geacht en het beoogde gebruik dat ervan zal worden gemaakt;**

Deze faciliteit zal uitsluitend gebruikt worden voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van DeKruifMachines BV. De incidentele inzet van de helikopter is geheel **ondersteunend** en vormt **geen kernactiviteit** van het bedrijf. Het beoogde gebruik van de helikopterhaven over de eerste 5 jaar is ongeveer 1000 bewegingen per jaar met een maximum van 4 bewegingen per dag.

b. De gemeente waarin de helikopterluchthaven is gelegen;

Het terrein ligt in Stroe, in de gemeente Barneveld. Door de burgemeester van de gemeente Barneveld op 20 april 2009, onder kenmerk 401052 een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het gebruik van dit terrein als bedrijfsgebonden helihaven.

c. De afmetingen van het terrein dat als helikopterluchthaven zal worden aangelegd;

Het luchthavengebied heeft een omvang van 125 x 250 meter, zoals op bijlage 1 is aangegeven. Het landingsterrein heeft de grootte van een denkbeeldige cirkel met een diameter van ten minste 25 meter, gebaseerd op 0,83 maal de lengte over alles van de Eurocopter 120B = 0,83 x 12,15 = 10,08 meter plus daaromheen een veiligheidszone van 25 x 25 meter. Daarin is een landingsdoelpuntmarkering aangebracht.

d. Een duidelijke kaart waaruit de geografische ligging en de aard inclusief hoogtegegevens van de omgeving van het betrokken terrein duidelijk blijkt;

Op bijlage 2 op een kaartprojectie van 1:10.000 van de topografische dienst is de helikopterluchthaven rood omcirkeld aangegeven. Met de satelliet foto's in bijlage 1 en 3 wordt de locatie aanduiding verduidelijkt.

e. Een verklaring van geen bezwaar van de eigenaar of zakelijk gerechtigde van het betrokken terrein;

DeKruifMachines BV is eigenaar van het terrein.

OVEREENKOMSTIG HET GESTELDE IN HOOFDSTUK 3 VAN DE REGELING VEILIG GEBRUIK HELIKOPTERLUCHTHAVENS EN ANDERE TERREINEN IS HET VOLGENDE VAN TOEPASSING:

1. de helikopterluchthaven is zodanig gelegen dat:

- a. het landen en opstijgen kan geschieden, zonder dat daarbij behoeft te worden gevlogen boven gebieden met aaneengesloten woonbebouwing of kunstwerken, met inbegrip van industrie- en havengebieden;
- b. in de onmiddellijke omgeving van de helikopterluchthaven voldoende geschikte gronden aanwezig zijn voor het uitvoeren van een nood- of verzorgslanding;
- c. de helikopterluchthaven bereikbaar is voor voertuigen van hulpdiensten.

2. Op of in de onmiddellijke nabijheid van de helikopterluchthaven zijn voldoende en deugdelijke redding- en brandblusmiddelen aanwezig voor het redden van mensenlevens en de bestrijding van branden van luchtvaartuigen alsmede voldoende en ter zake kundige personen voor de bediening van deze middelen.

3. Op de helikopterluchthaven is een windzak aanwezig die zowel de actuele windrichting als een globale indicatie van de windsnelheid boven de landingsplaats aangeeft.

4. De windzak is op een zodanige plaats opgesteld, dat deze door de gezagvoerder, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond, goed kan worden waargenomen.

5. De windzak is gevrijwaard van storende invloeden op richting en snelheid van de wind.

6. Het landingsterrein is vlak en heeft een dusdanige samenstelling dat het de massa van de helikopters kan dragen.

7. Het landingsdoelpunt en landingsplaats zijn gemarkeerd met een doelmatige markering, conform bijlage 14 volume 2 bij het Verdrag van Chicago.

**CONFORM HET GESTELDE IN ARTIKEL 22 VAN DE REGELING VEILIG GEBRUIK
HELIKOPTERLUCHTHAVENS EN ANDERE TERREINEN, VOLDOET HET GEBRUIK VAN DE
HELIKOPTERLUCHTHAVEN AAN DE VOLGENDE EISEN:**

- a. de exploitant heeft een beheerder aangewezen;
- b. de beheerder wordt door de exploitant belast met het dagelijkse toezicht op de helikopterluchthaven en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde op de helikopterluchthaven;
- c. het gebruik van de helikopterluchthaven wordt door de exploitant vastgelegd in een register. In dit register worden ten minste de navolgende gegevens vermeld:
 - 1°. het nationaliteit - en inschrijvingskenmerk, type luchtvaartuig tevens inhoudende de inrichting van het luchtvaartuig en de naam van de eigenaar c.q. houder;
 - 2°. de naam van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
 - 3°. de helikopterluchthaven, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken, alsmede het tijdstip van aankomst;
 - 4°. de helikopterluchthaven van bestemming, alsmede tijdstip van vertrek;
 - 5°. de aard van de vlucht, alsmede het aantal inzittenden;
 - 6°. de baan- en circuitrichting;
- d. de gegevens van het register worden ten minste 2 jaar bewaard.
- e. de exploitant draagt de volgende gegevens over aan de organisatie die verantwoordelijk is voor de uitgifte van luchtvaartpublicaties:
 - 1°. het feitelijke adres van de helikopterluchthaven;
 - 2°. de aangewezen geografische positie van de helikopterluchthaven in noordelijke breedte en oostelijke lengte;
 - 3°. naam en telefoonnummer van de beheerder van de helikopterluchthaven;
- f. het innemen van brandstof door een luchtvaartuig vindt plaats met uitgeschakelde motor en met stilstaande propeller of rotorbladen;
- g. de exploitant draagt er zorg voor dat het gebruik is afgestemd op de beschikbare landings - en parkeer capaciteit op de helikopterluchthaven.

Geluidhinder en externe veiligheid

Teneinde vast te stellen of zowel de contour van het plaatsgebonden risico als de geluidscontour van 56 dB(A) Lden binnen de begrenzing van het luchthavengebied vallen, zijn in opdracht van DeKruifMachines BV door het bedrijf Peutz in Zoetermeer en Mook berekeningen uitgevoerd. De daarop betrekking hebbende rapporten waarin wordt aangetoond dat vaststelling van een luchthavenbesluit niet is vereist omdat de geluidcontour van 56 dB(A) Lden en de contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} binnen het luchthavengebied vallen zijn als bijlage 8 en 9 bij deze aanvraag gevoegd.

Milieu aspecten

Door DeKruifMachines BV is ten slotte ruime aandacht besteed aan milieu aspecten en natuurbescherming. In opdracht van DeKruifMachines BV is door het Ecologisch Onderzoek - en adviesbureau **5.1.2e** getoetst in hoeverre de helikopterluchthaven vergunningplichtig zou zijn

onder de Natuurbeschermingswet. Daarbij is vooral aandacht besteed aan Natura 2000 gebieden, natuurmonumenten of beschermde planten of dieren in de omgeving van de geplande helikopterluchthaven. Een ontheffing of vergunning op basis van die wet is gelet op het beoogde gebruik niet noodzakelijk. De door het Ecologisch Onderzoek - en adviesbureau Baptist opgestelde rapport is als bijlage 7 bij deze aanvraag gevoegd.

Gelet op artikel 8.1a derde lid van de Wet Luchtvaart verzoek ik u op grond van het gestelde in artikel 8.64 van de Wet Luchtvaart een luchthavenregeling vast te stellen voor een luchthavengebied, (een bedrijfsgebonden helikopterluchthaven) op het terrein, zoals hierboven beschreven.

Met vriendelijke groet,
Namens DeKruifMachines BV

5.1.2e

Managing Director
Aviation Support

Bijlagen:

- Bijlage 1 Satellietfoto van het luchthavengebied
- Bijlage 2 topografische kaart van Nederland schaal 1:10.000
- Bijlage 3 Satellietfoto met Preferente en mogelijke in - en uitvliegrichtingen
- Bijlage 4 Landingsdoelpuntmarkering
- Bijlage 5 platte grond en markeringen
- Bijlage 6 Machtiging DeKruifMachines BV aan Aviation Support
- Bijlage 7 rapport van de toetsing aan Natuurbeschermingswet
- Bijlage 8 rapport bureau Peutz mbt 56 dB(A) Lden contour
- Bijlage 9 rapport bureau Peutz 10-6 plaatsgebonden risicocontour