

RAADSVERGADERING : 31 mei 2018
AGENDAPUNT : 09-05.218
ONDERWERP : Vaststelling bestemmingsplan “Heliport start- en landingsplaats”
PORTEFEUILLEHOUDER(S) : H.G.A. Sienot
STATUS : Besluitvormend

Uithuizen, 17 mei 2018

Aan de raad,

KORTE INHOUD	:
---------------------	---

Het ontwerp bestemmingsplan “Heliport start- en landingsplaats” heeft met ingang van 30 januari 2018 voor een periode van 6 weken ter visie gelegen. Het bestemmingsplan ligt nu voor ter vaststelling door uw raad.

Voorstel

Het bestemmingsplan “Heliport start- en landingsplaats”, het Milieueffectrapport en de daaraan ten grondslag liggende onderbouwingen, op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening, ter vaststelling voor te leggen aan de raad.

Inleiding

Eén van de belangrijkste economische pijlers van de Eemsdelta in de toekomst is de offshore windindustrie. GSP wil ten behoeve van de ontwikkeling van deze offshore windindustrie een helikopter start- en landingsplaats ontwikkelen. Deze helikopter start- en landingsplaats vormt een aanvullende faciliteit van de Eemshaven als uitvalsbasis voor helikoptervluchten ten behoeve van onderhoud en inspectie van de toekomstige windparken op de Noordzee. Voor de bouw en het onderhoud van offshore windparken zijn transporten per helikopter noodzakelijk.

Om de offshore windindustrie te faciliteren, en ervoor te zorgen dat deze industrie zich kan blijven ontwikkelen in de Eemshaven, is het noodzakelijk dat GSP zorgdraagt voor een goede bijbehorende infrastructuur. Een helikopter start- en landingsplaats is hiervoor een essentieel onderdeel. De start- en landingsplaats is primair gericht op het faciliteren van helikoptervluchten ten behoeve van de offshore windindustrie.

De beoogde locatie voor de heliport is gelegen in de noordwestelijke hoek van de Eemshaven. Zie bijgaande plattegrond.

Mogelijke maatregelen en beoogd effect

Parellel aan de procedure, die moet leiden tot vaststelling van het bestemmingsplan is, overeenkomstig artikel 3.4 Awb ook de procedure gevolgd voor de inrichting van de heliport. Dit betreffen onder andere de verharding van het terrein en de diverse gebouwen.

Uitvoering

Gemeentelijke beleid.

- De juridisch/planologisch regeling voor de Eemshaven is oorspronkelijk neergelegd in hetbestemmingsplan Buitengebied-Noord (Eemshaven) dat is vastgesteld d.d. 27 mei 1993 en goedgekeurd d.d. 18 januari 1994 met daarop een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State van 5 februari 2008 (No. E01.94.0109).

Een herzien bestemmingsplan voor de Eemshaven voor de verplichte herzieningsdatum van 1 juli 2013 bleek niet mogelijk. Daarom is gekozen om de bestaande juridisch/planologische regeling opnieuw vast te leggen in een beheersverordening Eemshaven.

Relatie met het MER

M.e.r.-beoordeling betekent dat onderzocht moet worden of er belangrijke (negatieve) milieueffecten te verwachten zijn. Indien dit het geval is moet alsnog een volledige m.e.r.-procedure worden doorlopen. Voor dit project geldt dat op voorhand significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee niet zijn uit te sluiten. Om deze reden wordt een zogenaamde passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 opgesteld. Omdat belangrijke negatieve milieueffecten op voorhand niet uit te sluiten zijn is de stap van m.e.r.-beoordeling overgeslagen en is direct de volledige m.e.r.-procedure doorlopen. De m.e.r.-rapportage is opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting. Uit de resultaten van het MER blijkt dat de locatie in de Eemshaven op grond van de milieuafweging het meest geschikt is voor het realiseren van een helikopter start- en landingsplaats.

Relatie met Luchthavenbesluit

Om een helikopter start- en landingsplaats te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. In het luchthavenbesluit worden grenswaarden en regels omtrent de aanleg en het gebruik van de helikopter start- en landingsplaats door het luchtverkeer opgenomen. Daarnaast bevat het luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid. Het besluit heeft de status van een voorbereidingsbesluit Wro. De gemeente is verplicht de voorwaarden uit het luchthavenbesluit één op één in het bestemmingsplan over te nemen. De gemeentelijke beleidsruimte is daarbij beperkt. De verordening Luchthavenbesluit heliport Eemshaven is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

Rijksbeleid.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk “ambities voor Nederland in 2040”; een visie op hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Hierin zijn de ambities van het Rijk uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Energiezekerheid is een belangrijk economisch goed. De opwekking en distributie van

elektriciteit via een hoofdnetwerk van centrales en hoogspanningsleidingen is van nationaal belang. Als tweede hoofddoelstelling is in de SVIR daarom het creëren van ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie geformuleerd.

De overgang naar meer duurzame brandstoffen vraagt om meer ruimte. Het Rijk zorgt daarvoor. Om te waarborgen dat ons land voldoende ruimte reserveert voor windenergie, wijst het Rijk binnen kansrijke gebieden in samenwerking met de provincies locaties voor grootschalige windenergie aan.

De ontwikkeling van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt voorziet in een ondersteunende functie ten behoeve van de Energyport in Noord Nederland en past binnen de doelstellingen van het Rijk. De realisatie van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven doet op geen enkele wijze afbreuk aan het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Het rijksbeleid uit het SVIR wordt uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). In het noorden van Nederland ligt een gebied met een concentratie van opgaven van nationaal belang, waar de Eemshaven, aangeduid als zeehaven van nationale betekenis, deel van uitmaakt. Eemshaven heeft tevens een rol als logistiek knooppunt voor offshore windenergie. Energyport (Noord-) Nederland is, zoals in paragraaf 2.1.1, beschreven het energieknooppunt van Noordwest-Europa.

De helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven is een ondersteunende functie ten behoeve van de offshore windenergie en de ontwikkeling van de Energyport in Noord Nederland. De realisatie van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven past hiermee binnen de doelstellingen van het MIRT.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro beschrijft in artikel 2.5.8 dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het Waddengebied geen aanleg van een nieuw vliegveld, waaronder een helikopter start- en landingsplaats, mogelijk mag maken.

Ontwikkeling binnen het Barro is alleen mogelijk wanneer een ontheffing wordt verleend door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Ministerie van IenM). Een ontheffing van het Barro wordt alleen verleend wanneer het gaat om een bijzondere situatie die opweegt tegen het zwaarwegende nationale belang van de Waddenzee. Die bijzondere situatie is gedefinieerd als een innovatieve of onvoorziene omstandigheid, dat wil zeggen, die niet was voorzien ten tijde van de vaststelling van het Barro. De Barro ontheffing gedateerd 13 oktober 2016 is door het ministerie verleend en vormt derhalve geen belemmering meer voor de realisatie van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven.

Provinciaal beleid.

De Omgevingsvisie bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie komt in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan (POP). Deze Omgevingsvisie, vastgesteld d.d. 1 juni 2016, heeft betrekking op het grondgebied van de provincie Groningen en geldt voor een periode 2016-2020. Een belangrijk doel van de Omgevingsvisie is om op strategisch niveau samenhang aan te brengen in het beleid voor de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat uitgangspunten en strategische keuzes. Het is een kaderstellend document voor de uitwerking van het beleid op deelterreinen door de provincie zelf en door gemeenten en waterschappen.

De provincie kiest voor de taakstelling van 855,5 MW wind op land te concentreren in drie grootschalige windparken, namelijk de Eemshaven, Delfzijl en nabij de N33. Nieuwe windparken worden gerealiseerd in deze drie concentratiegebieden voor grootschalige windenergie zoals vastgelegd in de Omgevingsverordening. De concentratiegebieden Eemshaven en Delfzijl zijn reeds gedeeltelijk gevuld met windparken. Aan de westkant van de Eemshaven is ook ruimte gereserveerd voor twee testvelden voor windenergie. In verband met de mogelijke realisatie van een helikopterhaven op het haventerrein wordt bij realisatie van de helikopterhaven ruimte geboden om de twee turbines te verplaatsen.

De ontwikkeling van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt past binnen provinciaal beleid zoals dat is verwoord in de Omgevingsvisie.

De structuurvisie Eemsmond- Delfzijl past binnen de provinciale Omgevingsvisie en vormt het kader waaraan bestemmingsplannen worden getoetst. Feitelijk is de structuurvisie Eemsmond - Delfzijl een voor een specifiek gebied opgestelde uitwerking van de omgevingsvisie. De structuurvisie wil economische ontwikkeling in de Eemsdelta optimaal faciliteren. Het visiegebied beslaat het hele gebied van de Eemshaven tot het industriegebied Oosterhorn ten zuidoosten van Delfzijl, inclusief een dunne strook buitendijks gebied. De ambitie is om bij het opstellen van de structuurvisie een zogenaamde 'ecologische plus' te realiseren. Deze plus betekent dat van bedrijven naast de wettelijk vastgelegde compensatieverplichting een extra inspanning wordt gevraagd om natuur en milieu te respecteren en waar nodig te verbeteren.

Een helikopter start- en landingsplaats sluit goed aan bij de ambitie van de provincie om offshore wind te stimuleren.

Gemeentelijk beleid.

De gemeente Eemsmond heeft in de afgelopen jaren diverse plannen en visies ontwikkeld om de positie van de Eemshaven als Energyport te versterken. Zo zijn/worden er diverse bestemmingsplannen in procedure gebracht voor de plaatsing van windturbines en/of (buis)leidingen van elektriciteit en gas. Te denken valt aan het bestemmingsplan voor de eerste en tweede fase van Eemshaven-Zuidoost, het bestemmingsplan voor het kassengebied en het recent opgestarte bestemmingsplantraject voor de Eemshaven zelf. Ook heeft de gemeente verschillende particuliere initiatieven ondersteunt, waaronder enkele omgevingsvergunningtrajecten voor de vervanging of uitbreiding van het bestaande windpark in en direct rond de Eemshaven. Deze plannen zijn te raadplegen via de gemeentelijke website en/of via ruimtelijkeplannen.nl.

De gemeente heeft altijd op het standpunt gestaan mee te willen werken aan de komst van een helikopter start- en landingsplaats, mits de noodzaak voldoende is aangetoond en een goede planologische inpassing gegarandeerd is. Zowel de noodzaak/haalbaarheid als de planologisch-juridische onderbouwing zijn in dit bestemmingsplan verantwoord.

Milieuaspecten.

Uit de studie die is verricht in het kader van het MER blijkt dat het plangebied in de Eemshaven in een zone ligt met een lage archeologische verwachting. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan.

In het kader van het milieueffectrapport is een ecologisch onderzoek en een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd en in het kader van dit bestemmingsplan is een passende beoordeling opgesteld. Doordat de helikopters een zo kort mogelijke route van de helikopter start-

en landingsplaats tot de vaargeulen nemen zijn de effecten door verstoring naar verwachting beperkt. De helikopters vliegen alleen overdag, niet boven hoogwatervluchtplaatsen, belangrijke foerageergebieden en zeehondenligplaatsen waardoor effecten op zeehonden en de HVP's zijn uitgesloten. Omdat na de korte aansluitingsroute uitsluitend boven de vaargeulen wordt gevlogen is het risico op verstoring klein: het betreft een minder aantrekkelijk foerageergebied die in de bestaande situatie al verstoord is doordat het een drukke scheepvaartroute betreft. Incidentele verstoring van individuen zal optreden, maar significant negatieve effecten op populaties zijn uitgesloten. Op grond van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van strijd met artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998, significant negatieve effecten zijn uit te sluiten en het aspect natuur daarmee geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

In het kader van het milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar de effecten op landschap en cultuurhistorie. Hieruit blijkt dat in het plangebied geen waardevolle landschappelijke patronen en elementen aanwezig zijn. Ten aanzien van visueel ruimtelijke effecten is de effectbepaling complexer. De locatie van een ruimtelijk kleinschalig object binnen een terrein met grootschalige elementen als industriële gebouwen, windturbines is van zeer ondergeschikt niveau wat betreft ruimtelijke impact. Richting de Waddenzee heeft de locatie zelfs geen effect, doordat de dijk elk zicht op het terrein blokkeert. Voor de realisatie van de helikopterstart- en landingsplaats op deze locatie moeten echter ook twee windturbines verdwijnen. Dit kan betekenen dat de totale visueel ruimtelijke impact van windturbines op de omgeving in het algemeen en op de Waddenzee in het bijzonder afneemt. Er staan echter zoveel windturbines in het gebied zonder een heel sterk zichtbare structuur dat twee windturbines meer of minder niet tot nauwelijks opvalt, niet in positieve of in negatieve zin. Ten aanzien van lichthinder in de nachtsituatie treden geen extra effecten op. In de Eemshaven is in de huidige situatie al ruimschoots verlichting aanwezig, waardoor het eventuele licht van de helikopter start- en landingsplaats geen extra impact oplevert.

In het kader van het milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar de effecten op het aspect bodem. Hieruit blijkt dat voor het plangebied geen verontreinigingen in de boven- en ondergrond bekend zijn en dat geen negatieve effecten verwacht worden ten aanzien van de bodemopbouw. Risico voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor een helikopter start- en landingsplaats is daarom uit te sluiten.

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

Door de ontwikkeling van de helikopter start- en landingsplaats zal sprake zijn van een toename van verhard oppervlak buitendijs. Hemelwater zal hier afstromen, maar nu de afwatering op zee plaatsvindt hoeft de toename verhard oppervlak niet te worden gecompenseerd. De conclusie is dan ook dat de ontwikkeling van de start- en landingsplaats geen effecten heeft op de waterkwantiteit. Het ontwerp bestemmingsplan zal tevens ter kennisgeving aan het waterschap worden voorgelegd.

Ten aanzien van het aspect geluid zijn de Wet luchtvaart en de Wet geluidhinder van toepassing. Voor de exploitatie van een luchthaven is een luchthavenbesluit of luchthavenregeling nodig. Indien de geluidscontour van 56 dB(A) Lden of de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 buiten het gebied komen dat bestemd is als luchthaven ("het luchthavengebied"), dan is een luchthavenbesluit vereist. Anders zou kunnen worden volstaan met een iets eenvoudiger luchthavenregeling. Het luchthavenbesluit is door de provincie afgegeven medio 2017 en is inmiddels onherroepelijk.

In de Wet geluidhinder is het wegverkeerslawaai, industrie geluid en spoorweggeluid uitgewerkt.

De wetgeving voor cumulatie van geluid is beperkt. Ook bij het nemen van een luchthavenbesluit is er geen toetsingskader ten aanzien van gecumuleerde geluidsbelasting.

Om toch een goed beeld te krijgen van de totale geluidseffecten is wel de cumulatie beschouwd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt ten aanzien van het onderzoek naar geluidhinder op woningen dat er zich geen woningen binnen de Lden-contouren van 56 en 48 dB(A) contouren bevinden. Ten aanzien van hinder door helikoptergeluid blijkt dat de hindertoename in de Eemshaven minimaal is ter plaatse van de woningen rond de Eemshaven. Bij de dichtstbijzijnde woningen veroorzaakt de heliport bij volledig gebruik een geluidsbelasting van niet meer dan 23 dB. De geluidsbelasting blijft grotendeels boven de Waddenzee. De helikopter start- en landingsplaats zorgt, indien sprake is van een volledig ontwikkeld haventerrein, voor vrijwel geen verandering van de hinderbeleving. Het helikoptergeluid vervangt namelijk een deel van het industrie geluid. Aangezien er geen woningen in de directe omgeving van dit deel van de Eemhaven staan, heeft deze verandering geen effect. Onderzocht is dat de geluidsbelasting van de helikopterhaven tezamen met de geluidsbelasting van andere bronnen zoals windparken, bedrijventerreinen, spoor- en wegverkeer niet meer zal bedragen dan Lcum 65 dB. Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

Op basis van diverse onderzoeken kan tevens worden geconcludeerd dat de aspecten verkeer, externe veiligheid en luchtkwaliteit geen belemmering is om tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

Ontwerp.

Het ontwerp bestemmingsplan helikopter start- en landingsplaats Eemshaven en de daarbij behorende documenten heeft voor een periode van zeven weken ter visie gelegen. Tijdens de ter visie legging van het ontwerp (periode 30 januari tot 13 maart 2018) zijn geen zienswijzen ingediend.

Bijlagen en achterliggende documenten
--

- Het bestemmingsplan "Heliport start- en landingsplaats"
- De onderbouwingen en onderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan "Heliport start- en landingsplaats".

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eemsmond,
M. van Beek, burgemeester,
B.L. Meijer, secretaris

RAADSVERGADERING : 31 mei 2018
AGENDAPUNT : 09-05.2018

De gemeenteraad,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 mei 2018;

Gelet op; diverse documenten waaronder het MilieuEffect Rapport (MER), Passende beoordeling Pb).
advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

B E S L U I T:

Het bestemmingsplan “Heliport start- en landingsplaats” vast te stellen

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Eemsmond
in de openbare vergadering van 31 mei 2018

Voorzitter,

Griffier,