helikopter start- en landingsplaats Eemshaven

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5

1.2 Het plangebied 5

1.3 De huidige situatie 6

1.4 Het vigerende bestemmingsplan 7

1.5 Voorliggend bestemmingsplan 7

1.6 Relatie met MER 8

1.7 Relatie met luchthavenbesluit 8

1.8 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Beleid 10

2.1 Rijksbeleid 10

2.2 Provinciaal beleid 13

2.3 Gemeentelijk beleid 17

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 18

3.1 Inleiding 18

3.2 Inrichtingsplan 18

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten 21

4.1 Archeologie 21

4.2 Natuur 21

4.3 Landschap en cultuurhistorie 24

4.4 Bodem 25

4.5 Water 26

4.6 Geluid 26

4.7 Luchtkwaliteit 30

4.8 Externe Veiligheid 30

4.9 Verkeer 31

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet 32

5.1 Algemeen 32

5.2 Artikelgewijze toelichting 32

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 36

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 36

6.2 Economische uitvoerbaarheid 36

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Eén van de belangrijkste economische pijlers van de Eemsdelta in de toekomst is de offshore windindustrie. De ontwikkeling van offshore windparken op het Nederlandse en Duitse deel van de Noordzee draagt niet alleen bij aan de duurzame ambities van beide landen, maar zorgt de komende jaren ook voor duurzame werkgelegenheid en investeringen in de Eemsdelta.

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 start- en landingsplaats vormt een logische, maar ook noodzakelijke aanvulling op de vereiste vestigingsfactoren voor bedrijven die opereren in de offshore windindustrie. Ook biedt de start- en landingsplaats een economische stimulans voor de regio, omdat het de Eemshaven aantrekkelijker maakt voor de vestiging van bedrijven en voor het in de Eemshaven aanwezige loodswezen. Bedrijven uit de sector die zich nu melden bij de Eemshaven geven aan interesse te hebben voor een helikopter start- en landingsplaats.

In de tweede plaats kan de start- en landingsplaats ook gebruikt worden voor vluchten van zakelijk en maatschappelijk belang en biedt het de mogelijkheid voor bijvoorbeeld beloodsing van grote schepen.

Om de realisatie van een helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven planologisch-juridisch mogelijk te maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Het plangebied

Het plangebied is gelegen in de grootste zeehaven van Noord-Nederland, de Eemshaven in het noorden van Groningen, in de gemeente Eemsmond. De Eemshaven wordt beheerd door Groningen Seaports.



Afbeelding - plangebied in de Eemshaven

1.3 De huidige situatie

In 1973 werd de Eemshaven geopend. De opening was een direct gevolg van de grote industriële ontwikkelingen in West-Europa tijdens de jaren vijftig en zestig. Aanvankelijk was het doel om ruimte te verschaffen aan grootschalige nieuwe industriële ontwikkelingen waaronder olieraffinaderijen en de (petro-)chemische industrie. Door de oliecrisis in de jaren zeventig en de daarop volgende recessie werd dit initiatief echter gedwarsboomd.

Tijdens de jaren negentig werd het duidelijk dat de ontwikkeling van de Eemshaven als industriële haven geen succesvolle aanpak was. Daarom werd gekeken naar een nieuwe, meer logistiek georiënteerde strategie. Deze nieuwe aanpak, ontwikkeld door de beheerder van de Eemshaven, Groningen Seaports, richtte zich op de noordelijke gebieden, dat wil zeggen de landen rond de Noordzee en de Oostzee.

Deze strategie bleek succesvol. In de jaren tweeduizend zijn de overslagactiviteiten flink toegenomen: de goederenoverslag is in de periode 2003-2011 verdrievoudigd.

Eind jaren negentig tot begin jaren tweeduizendtien wordt de rol van de Eemshaven in de energievoorziening van Nederland steeds belangrijker door de bouw van energiecentrales, de aanleg van de Norned kabel en ontwikkeling van onshore windturbines. Ook zijn plannen in ontwikkeling om het haventerrein uit te breiden.

Het betreft hier een uitbreiding in het zuidoostelijke gedeelte ter hoogte van de N33. De uitvoering vindt gefaseerd plaats. De uitbreiding in fase 1 betreft een "droge" uitbreiding van de Eemshaven, als gevolg waarvan het haventerrein niet toeneemt. Fase 2 betreft een uitbreiding van 170 ha. De uitbreiding is vooral bestemd voor energie- en datagerelateerde activiteiten. Dit is inclusief landschappelijke maatregelen.

Het meest concrete voornemen ten aanzien van duurzame energie in het regeerakkoord Rutte III betreft meer wind op zee. In het regeerakkoord is immers opgenomen dat extra wind op zee moet zorgen voor een vermindering van 4Mton/jaar in 2030 (ca. 2.1 GW). Een mooie uitdaging voor de windenergiesector.

Dit maakt de Eemshaven een gunstige locatie om als uitvalshaven te dienen voor de offshore windindustrie, zowel in de aanleg- als gebruiksfase.

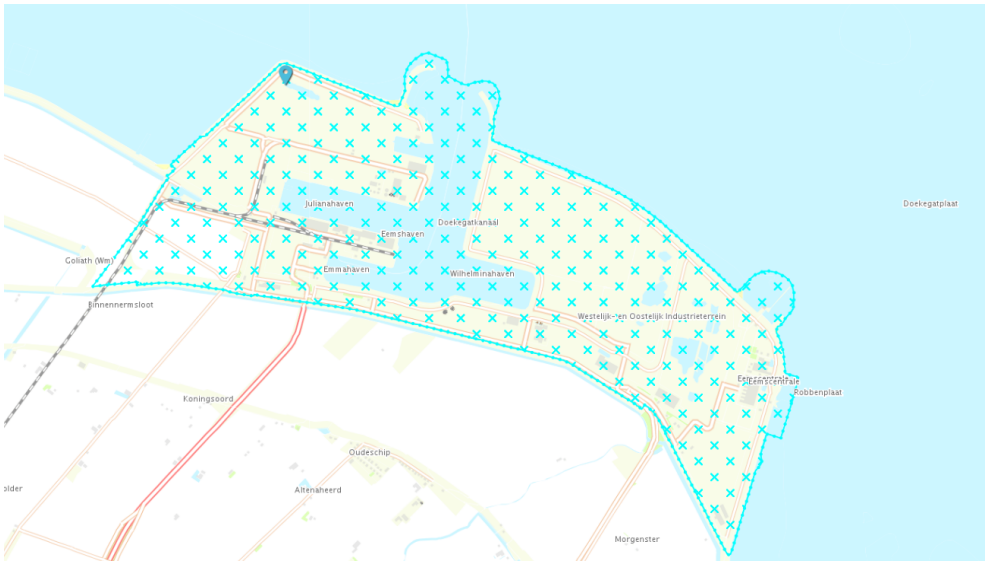
De Eemshaven is volop in ontwikkeling. Het havengebied heeft nog ruim 250 hectare bedrijventerrein

beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen. De haven beschikt over een goede spoor-, weg-, en waterverbindingen waardoor de locaties uitstekend en multimodaal bereikbaar zijn.

1.4 Het vigerende bestemmingsplan

De juridisch/planologisch regeling voor de Eemshaven is oorspronkelijk neergelegd in het bestemmingsplan 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 2012 bleek niet mogelijk. Daarom is gekozen om de bestaande juridisch/planologische regeling opnieuw vast te leggen in een beheersverordening.



Afbeelding - Beheersverordening Eemshaven

De gronden binnen het gebied zijn bestemd als industrieterrein. Hoewel nog niet alle gronden zijn uitgegeven, is de bouw van bedrijfsbebouwing mogelijk binnen de bestaande regelingen en komt dit overeen met het bestaand gebruik. Vanuit het (overheids)beleid en de wet- en regelgeving rond milieu- en ruimtelijke aspecten waren ten tijde van het vaststellen van de beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Wel gelden, voortkomend uit de voorgenoemde wet- en regelgeving, op sommige gronden extra bouw- en gebruiksbeperkingen. Voor deze aspecten zijn nieuwe, specifieke, regelingen opgenomen naast de thans geldende regels.

Het realiseren van een helikopter start- en landingsplaats is niet mogelijk binnen de vigerende beheersverordening.

1.5 Voorliggend bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een helikopter start- en landingsplaats mogelijk. Het bestemmingsplan "helikopter start- en landingsplaats Eemshaven" bestaat uit de volgende stukken:

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding
- Bijlagen

De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan en moeten samen "gelezen" worden. Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden en opstallen aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels en bepalingen gekoppeld teneinde de uitgangspunten van het plan zeker te stellen. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan wat de beweegredenen en achtergronden zijn die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen en doet verslag van het onderzoek dat aan het bestemmingsplan vooraf is gegaan. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

1.6 Relatie met MER

Bijna alle activiteiten die mensen ondernemen hebben milieugevolgen. Voor activiteiten die nadelige milieugevolgen kunnen hebben kan vereist zijn dat een milieu-effectrapport moet worden opgesteld. De procedure voor de milieu-effectrapportage is geregeld in de Wet milieubeheer. De uitvoeringsregels staan in het Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. zijn activiteiten en gevallen opgenomen die mogelijk gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Voor deze activiteiten is het verplicht een m.e.r.-procedure of een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsprocedure te doorlopen. In categorie 6.1 van bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) staat aangegeven, dat voor het aanleggen van een helikopter start- en landingsplaats een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, gekoppeld aan het te nemen luchthavenbesluit.

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.

1.7 Relatie met luchthavenbesluit

Om een helikopter start- en landingsplaats te exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit nodig. Het belangrijkste beleidskader voor het luchthavenbesluit wordt gevormd door de Luchtvaartnota.

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.

In dit bestemmingsplan zijn op grond van het luchthavenbesluit onder andere de luchtvaartverkeerzone, bouwhoogtebeperkingsvlakken, geluidzone van 48 dB(A) Lden en vliegveiligheidszones vastgelegd.

1.8 Leeswijzer

In hoofstuk 2 wordt ingegaan op het relevante ruimtelijk beleid. De beschrijving van het plan is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze toelichting en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op milieu- en omgevingsaspecten die relevant zijn voor dit plan. Een beschouwing van de jurdische aspecten, de economische uitvoerbaarheid, alsmede de resultaten van het gevoerde overleg zijn opgenomen in de hoofdstukken 5 en 6. In de Bijlagen bij toelichting zijn alle onderzoeksrapporten en overige relevante bij dit plan behorende stukken opgenomen.

Hoofdstuk 2 Beleid

Het (inter)nationale en provinciale beleid is neergelegd in verschillende nota's betreffende de ruimtelijke ordening, alsmede in de verschillende structuurvisies. Een "doorzetting" van dit beleid vindt veelal plaats in verschillende provinciale en gemeentelijke uitwerkingsnota's, beleidsplannen en bestemmingsplannen. Ook binnen de gemeente Eemsmond is dit het geval. Het beleid zoals dat door de hogere overheden wordt voorgestaan, is veelal van een andere schaal en aard dan de schaal die noodzakelijk is voor het opstellen van een (kleinschalig) bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt dan ook uitsluitend ingegaan op de voor de ontwikkeling van het plangebied relevante beleid.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de 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.

Rijk en provincies zorgen voor het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6000 MW in 2020. Het Rijk heeft in de SVIR gebieden op land aangegeven die hiervoor kansrijk zijn op basis van de combinatie van landschappelijke en natuurlijke kenmerken, alsmede de gemiddelde windsnelheid. Deze gebieden zijn uitgewerkt in de Rijksstructuurvisie 'Windenergie op land' (vastgesteld op 28 maart 2014). Daarnaast zet het Rijk in op voldoende ruimte voor op termijn 6000 MW windenergie op zee. De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Windenergie op Zee (vastgesteld op 26 september 2014).

De rijksdoelen en nationale belangen zijn gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). De MIRT-regio Noord-Nederland bestaat uit de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe.

Voor deze regio geeft het rijk aan dat de economische kracht van Noord-Nederland ligt in de sterke (inter)nationale positie in een aantal topsectoren: Energie, Chemie en Water(technologie). Energyport (Noord-) Nederland is het energieknooppunt van Noordwest-Europa. Dankzij de aanwezige energieinfrastructuur, de kennispositie en de ruimtelijke kenmerken kan Noord-Nederland deze rol vervullen. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. Energyport heeft de ambitie om samen met Niedersachsen het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie te vormen (European Region of Excellence in Energy). De ligging aan zee, geologie en aanwezige ruimte bieden (experimenteer)mogelijkheden voor energie-innovatie. De versterking van Energyport (Noord-)Nederland als internationaal energieknooppunt en kenniscentrum voor energievoorziening en –transitie is een opgave van nationaal belang.

SVIR en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

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.

2.1.2 Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

Het rijksbeleid uit het SVIR wordt specifieker gemaakt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

Het havencomplex in de Eemsdelta is in het MIRT 2015 opgenomen als 'gebied met concentratie van opgaven van nationaal belang'. Het havencomplex in de Eemsdelta fungeert als internationale toegangspoort voor Noord-Nederland. Zoals in paragraaf 2.1.1 al aangegeven ligt de economische kracht van Noord-Nederland in de (inter)nationale positie van een aantal economische robuuste clusters: Energie, Chemie, Water-(technologie), High Tech (sensortechnologie), Agro & Food en Life Sciences & Health (healthy ageing). Het samenspel van en de samenhang tussen deze sectoren vormen een goede basis voor de transitie naar een circulaire economie. Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het versterken van de economische potentie van de regio en vergt de inzet van alle modaliteiten (weg, spoor, binnen-, zee- en luchtvaart). De inzet is gericht op het ontwikkelen van een robuust mobiliteitssysteem tussen de stedelijke regio's en economische kernzones in (Noord-)Nederland met de (inter)nationale kerngebieden in Noord-Oost Europa.

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.

Het Rijk zet in op het versterken van Energyport door onder andere het aanwijzen van locaties voor de vestiging van nieuwe (biobased) elektriciteitscentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk van de Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding).

MIRT en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

De helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven is een ondersteunende functie ten behoeve 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.

2.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), ter waarborging van nationale en provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) respectievelijk provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen.
In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte, 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.

Barro en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

Aan grootschalige windenergie op zee en de daarbij behorende infrastructuur, waaronder een helikopter start- en landingsplaats, is tijdens het opstellen van de PKB Waddenzee geen aandacht besteed en is dus een onvoorziene omstandigheid. Inmiddels is het belang van wind op zee en de daarbij behorende infrastructuur vastgelegd in het Energieakkoord en in de Rijksstructuurvisie windenergie op zee.

Het innovatieve element ligt niet alleen besloten in de grootschalige windparken op zee, maar ook in de operationele aspecten daarvan. De helikopter start- en landingsplaats maakt hier onderdeel van uit, omdat hiermee de (Nederlandse) offshore windindustrie optimaal bediend wordt. Daarnaast beschouwen marktpartijen de helikopter start- en landingsplaats als een noodzakelijke voorziening in een haven die zich richt op de offshore windindustrie. Indien in de Eemshaven geen helikopterfaciliteit wordt gerealiseerd, dan verplaatsen deze bedrijven hun activiteiten voor een belangrijk deel naar het buitenland.

Mede gelet op het bovenstaande is een ontheffingsaanvraag van het Barro voor de start- en landingslocatie nabij de Eemshaven aangevraagd en verleend, zie bijlage 3. Het Barro vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van een bedrijfsgebonden helikopter start- en landingsplaats met havengebonden activiteiten en vluchten van maatschappelijk belang.

2.1.4 Ladder duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012, is artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van kracht. Dit artikel bepaalt dat een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies gebaseerd dient te zijn op een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en op een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Bro. Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

Uitgangspunt voor een goede ruimtelijke ordening is dat de ontwikkeling gericht is op een duurzame ruimtelijke kwaliteit. Met de huidige maatschappelijke opgaven op o.a. het gebied van klimaat en energie is het duidelijk dat er meerdere claims liggen op de ruimte binnen en buiten bestaand stedelijk gebied. Deze claims moeten onderling afgewogen worden om tot zorgvuldig ruimtegebruik en een duurzame ruimtelijke kwaliteit te komen. Het transparant en helder motiveren is de essentie van het werk aan een duurzame verstedelijking.

Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Onderstaand zijn de belangrijkste wijzigingen op een rij gezet: De huidige definities worden niet gewijzigd. De uitgezette lijn in de jurisprudentie blijft hiermee in stand. De begrippen 'actuele' en 'regionale' zijn geschrapt. De nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht. Er is een nieuw artikellid toegevoegd voor de Laddertoets bij uitwerkings- en wijzigingsplannen. De Laddertoets kan dan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Ten behoeve van de afweging op grond van de ladder duurzame vertedelijking is een memo opgesteld waarin de verantwoording van de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven is beschreven. Deze memo is opgenomen in bijlage 4 van dit bestemmingsplan. De wijzigingen sinds 1 juli 2017 leiden niet tot een andere conclusie als onderstaand weergegeven, zodat nog steeds recht wordt gedaan aan de Laddersystematiek.

Uit de afweging blijkt dat ten aanzien van trede 1 van de ladder duurzame verstedelijking, de regionale behoefte, de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven een must is om verder te kunnen doorgroeien en een rol te kunnen spelen in onderhoud en service van offshore-windturbines. De bouw en het onderhoud van offshore-windparken kan niet zonder een helikopter start- en landingsplaats. Het is een noodzakelijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijven die opereren in de offshore windindustrie. Daarnaast biedt de helihaven een economische stimulans voor de regio, omdat het de Eemshaven aantrekkelijker maakt voor de vestiging van bedrijven en voor het in de haven aanwezige loodswezen. Bedrijven uit de sector die zich nu melden bij de Eemshaven geven aan interesse te hebben voor een helikopter start- en landings-plaats.

Het plangebied betreft een braakliggend terrein in het noordwestelijk deel van de Eemshaven. De omgeving bestaat voornamelijk uit industrieel havengebied en infrastructuur. Ook onbebouwd terrein waar een bestemmingsplan of beheersverordening een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing mogelijk maakt dat nog niet bebouwd is wordt beschouwd als bestaand stedelijk gebied in trede 2, opvang regionale behoefte binnen bestaand stedelijk gebied. Aldus is sprake van opvang van de behoefte in bestaand stedelijk gebied.

Aan de derde trede, aanbod multimodale locatie buiten bestaand stedelijk gebied, hoeft niet getoetst te worden, omdat het plangebied een locatie betreft binnen bestaand stedelijk gebied.

Ladder duurzame verstedelijking en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

Gezien het vorenstaande is een gedegen afweging gemaakt om de helikopter start- en landingsplaats te situeren in het noordwestelijk deel van de Eemshaven. Hiermee is recht gedaan aan de ladder van duurzame verstedelijking zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het besluit ruimtelijke ordening. Op grond hiervan wordt geconcludeerd dat dit project voldoet aan deze ladder van duurzame verstedelijking en dat voldaan wordt aan de gewenste duurzame ruimtelijke kwaliteit.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie 2016-2020

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. Ook voor andere partijen (bedrijven) die iets willen dat invloed heeft op de fysieke leefomgeving, biedt de Omgevingsvisie houvast. De provincie wil met haar Omgevingsvisie ruimte bieden en uitnodigen. Maar uit deze Omgevingsvisie vloeien ook richtlijnen en voorschriften voort, die zijn vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening. Hiermee laat de provincie het omgevingsbeleid (ruimtelijke ordening, water, mobiliteit en milieu) doorwerken in plannen van gemeenten en waterschappen.

Eemshaven als energieknooppunt

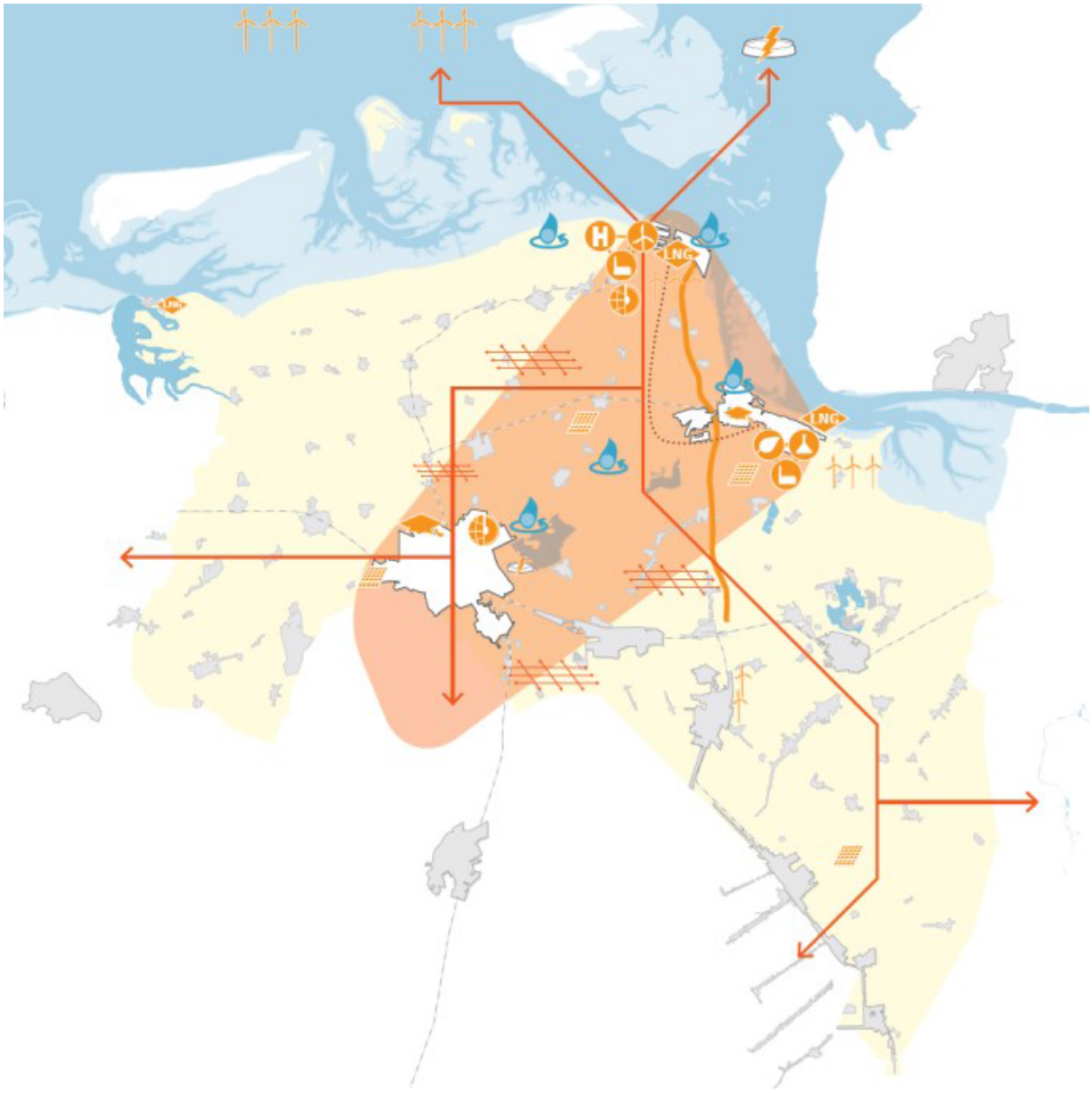
De Eemshaven is een belangrijke Europese offshore windenergiehaven en een belangrijk knooppunt voor transport van energie die op zee wordt opgewekt naar de eindverbruikers in Nederland en elders in Europa. De provincie zet zich in om versneld stappen te zetten naar een energiesysteem waar meer ruimte komt voor hernieuwbare energiebronnen en energiebesparing door innovaties, de ontwikkeling van toekomstbestendige infrastructuur en veilige opslag. De Eemshaven speelt hierin als internationaal energieknooppunt een dragende rol.

De Eemsdelta is een belangrijke uitvalsbasis voor de ontwikkeling van offshore energie en de aanlanding

van infrastructuur ten behoeve van grootschalige uitwisseling van energie. De groei van productie van offshore energie in de Eemshaven heeft ook een ruimtelijk infrastructurele doorwerking: verbindende energie infrastructuur (380 kV) is nodig voor transport van energie naar de rest van het land. Daarnaast is de Eemshaven zelf een energiegigant met energiecentrales op biogas, aardgas en kolen en het grootste onshore windpark.

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 verplaatsen.





Afbeelding - Opgave Energyport, inclusief legenda Omgevingsvisie 2016-2020 (vastgesteld d.d. 1 juni 2016)

Waddenkust

De waddenkust is een bijzonder gebied met unieke kenmerken waar de komende jaren grote ingrepen gaan of moeten plaatsvinden. De opgaven moet de provincie uitvoeren binnen de context van enerzijds de status van het Waddengebied als UNESCO-werelderfgoed, en anderzijds onze economische ambities met de Eemsdelta en Lauwersoog. Tegelijkertijd wil de provincie ook de leefbaarheid en sociaal-economische positie van de inwoners van dit gebied versterken. De opgave is zodoende steeds een verantwoorde balans te vinden tussen de verschillende belangen.

De provincie heeft de ambitie om de kwaliteiten van de verschillende landschappelijke eenheden te behouden en te versterken en het industrieel van de Eemshaven en Delfzijl verder te ontwikkelen als topgebied voor (duurzame) energie, chemische industrie en datacenters.

Helikopter start- en landingsplaats

De provincie reguleert de vraag naar recreatief vliegen en bieden ruimte aan vluchten met een evident maatschappelijk belang. Momenteel bevinden zich in de provincie vijf kleine luchtvaartterreinen. Met de helikopter start- en landingsplaats nabij of in de Eemshaven is het zesde luchtvaartterrein in voorbereiding.

Reeds in de Omgevingsvisie heeft de de provincie twee zoekgebieden voor de helikopter start- en landingsplaats nabij de Eemshaven gereserveerd. De twee zoekgebieden betreffen de Uithuizerpolder en de (uiterste) noordwesthoek van de Eemshaven. Deze zoekgebieden heeft de provincie opgenomen in de Omgevingsverordening (titel 2.10). De keuze is inmiddels gemaakt en de zoeklocatie in de Emmapolder is komen te vervallen.

Omgevingsvisie en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

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.

2.2.2 Structuurvisie Eemsmond - Delfzijl

Het Eemsdeltagebied wacht vele planologische opgaven, zoals de Rijksafspraken over de aanleg van windparken, de dijkversterkingen en de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen van de Eemshaven (Energy Port) en Oosterhorn (chemiecluster). Deze plannen moeten worden voorzien van een milieueffectrapport (MER) en een passende beoordeling (PB). De grote vraag is of alle plannen wel naast elkaar gerealiseerd kunnen worden. Ook moet helder zijn wat de cumulatieve effecten van al die ontwikkelingen zijn. De Commissie m.e.r. adviseerde daarom een regionale structuurvisie op te stellen, zodat regionale keuzes bestuurlijk bindend zijn vastgelegd.

De structuurvisie 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. De structuurvisie Eemsmond - Delfzijl is op 19 april 2017 door Provinciale Staten van Groningen vastgesteld.

Het in de structuurvisie opgenomen normenkader is maatgevend voor alle plannen en procedures in de Eemshaven. De raden van de gemeente Eemsmond en Delfzijl hebben daarmee ingestemd.

2.2.3 Projectplan offshore wind 2012-2015

In het Projectplan Offshore Wind 2012-2015 schetst de provincie haar visie en rol ten aanzien van de offshore windindustrie en de kansen die het biedt voor de provincie. Met de komst van meerdere grote offshore windturbines voor de Nederlands-Duitse kust, waarvan de kabels in de Eemshaven aanlanden, ziet de provincie Groningen dat de offshore windindustrie economische kansen biedt. De verwachting is dat de werkgelegenheid in deze sector zal toenemen, met name doordat steeds meer offshore windturbineparken worden aangelegd. De provincie verwacht daarom veel werkgelegenheid en bedrijvigheid aan te kunnen trekken voor offshore wind in de Eemshaven.

Om deze werkgelegenheid en bedrijvigheid daadwerkelijk aan te trekken heeft de provincie het Projectplan opgesteld. In het Projectplan is een aantal activiteiten beschreven die in de periode 2012-2015 uitgevoerd worden.

Projectplan offshore wind en de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

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

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Strategische visie Eemsmond

Met de Strategische visie (2001) wordt regie over de ruimtelijke ordening gevoerd. Deze moet daarmee het ruimtelijke kader vormen voor het ontwikkelen van bestemmingsplannen. Het hoofddoel dat in de visie wordt beschreven, luidt: ‘op basis van een gedragen, integrale visie sturing geven aan een resultaatgericht ruimtelijk beleid waarin de gemeente samenwerkt met de bevolking, belanghebbende organisaties en de markt, om te komen tot een vitale, duurzaam ingerichte ruimtelijke omgeving waarin aangenaam kan worden gewoond, gewerkt en verbleven en die nog komende veranderingen kan opnemen’.

2.3.2 Overige plannen Eemshaven

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 Eemshaven Zuidoost en het opgestarte bestemmingsplantraject voor de Eemshaven zelf. Ook heeft de gemeente verschillende particuliere initiatieven op dit 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.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Inleiding

Op grond van de milieuafweging in het MER, zie bijlage 1, is gekozen voor de realisatie van de helikopter start- en landingsplaats op de onderhavige locatie in de noordwestelijke hoek van de Eemshaven, zie onderstaande afbeelding.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit braakliggend terrein.



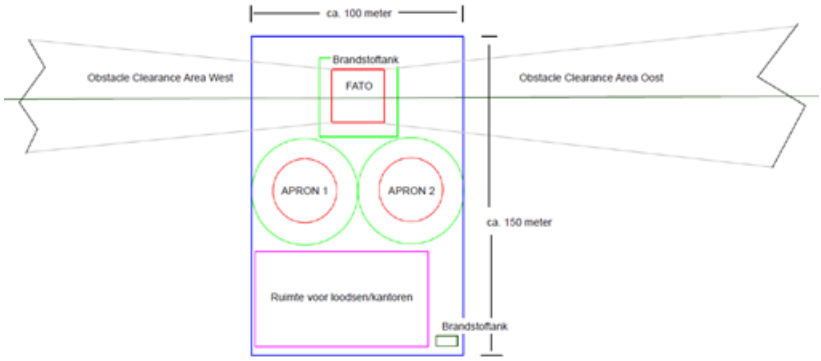
Afbeelding - Plangebied helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

3.2 Inrichtingsplan

Het plan bestaat uit de realisatie van een helikopter start- en landingsplaats inclusief alle benodigde voorzieningen in een gebied met een oppervlakte van 1,5 hectare. Deze oppervlakte betreft het grondoppervlak voor de start- en landingsplaats, een hangar, kantoorruimte en brandstofvoorziening. De start- en landingsplaats, bestaat uit de volgende onderdelen:

- een gebied waar de helikopters opstijgen en landen, en;
- een vloeistofdichte vloer waar de helikopters bijgetankt en tijdelijk gestald kunnen worden. Deze vloer is vloeistofdicht om te voorkomen dat brandstof, motorolie en ander schadelijke stoffen in de bodem terecht komen.

Naast een start- en landingsplaats en parkeerplaatsen voor helikopters beschikt de start- en landingsplaats over basisvoorzieningen zoals een brandblusinstallatie en brandstofopslag. Schetsmatig ziet de terreininrichting er als volgt uit:

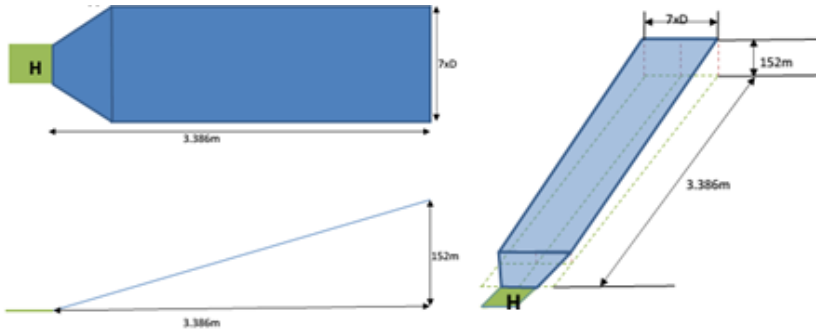


Afbeelding - Schematische weergave van de inrichting van de helikopter start- en landingsplaats (FATO = Final Approach and Take-Off area, APRON = (parkeer)platform)

Groningen Seaports vraagt de benodigde vergunningen aan voor deze basisvoorzieningen. Vervolgens is het aan de exploitant van de start- en landingsplaats om te bepalen hoe deze voorzieningen eruit komen te zien. Ook de verdere inrichting van de start- en landingsplaats wordt door de exploitant ingevuld zoals de exacte inrichting en positionering van een kantoorgebouw of andere gebouwen op het terrein passend binnen dit bestemmingsplan.

Obstakel vrije vlakken

Om ervoor te zorgen dat helikopters veilig kunnen opstijgen en landen is vastgelegd dat een helikopter start- en landingsplaats moet beschikken over obstakelvrije vlakken. Dit zijn vlakken rondom de in- en uitvliegroutes van de start- en landingsplaats die vrij dienen te blijven van obstakels, om ervoor te zorgen dat helikopters veilig aan- en uit kunnen vliegen. In obstakelvrij gebied is een obstakel niet toegestaan. Voor alle obstakels geldt dat deze niet door het obstakelvrije vlak mogen steken. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen bijvoorbeeld leidingen of gebouwen. Alleen voor windturbines* geldt een extra buffer, vanwege extra veiligheidsrisico's.



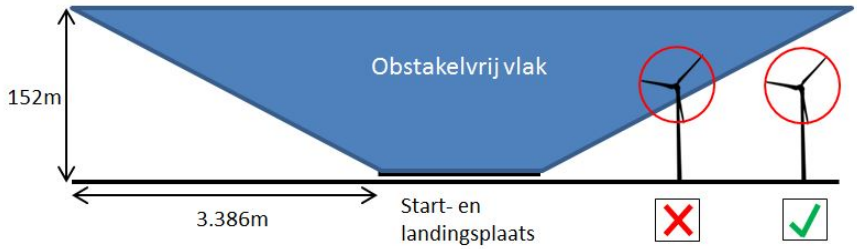
Figuur . Schematische weergave obstakelvrij vlak, bovenaanzicht, zijaanzicht en 3D weergave

*Opgemerkt wordt dat er momenteel twee windturbines binnen het plangebied zijn gelegen. Naast het overgangsrecht dat van toepassing is, is in artikel 8.1 van de regels hiervoor een specifieke regeling opgenomen, waarin is opgenomen dat de bestaande windmolens niet langer zijn toegestaan. Om de helikopter start- en landingsplaats in gebruik te kunnnen nemen, dienen de bestaande windturbines derhalve te zijn verwijderd. Hierover is overeenstemming met de eigenaar van de turbines.

De obstakelvrije vlakken hebben een oppervlakte van ten minste 3.386 meter lang in de aan- en afvliegzone en 152 meter hoog. Opgemerkt wordt dat de 3.386 meter geen rechte lijn hoeft te zijn, maar ook in een boog mag liggen.

Het is niet noodzakelijk alle vliegrichtingen vrij te houden voor de helikopter start- en landingsplaats. Het obstakelvrije vlak hoeft daarom geen cirkel te zijn. Twee tegenovergestelde vliegrichtingen zijn

noodzakelijk voor aan- en afvliegen. Het obstakelvrije vlak bestaat daarom uit twee 'stroken' met een breedte van 7 keer de diameter van de grootste helikopter die gebruik maakt van de helikopter start- en landingsplaats. Voor hoogspanningsleidingen (hoger dan 152 meter) parallel aan de vliegroute is een minimale afstand van 3,5 keer de diameter van de grootste helikopter tot aan het midden van de route noodzakelijk.



Figuur . Schematische weergave obstakelvrij vlak, zijaanzicht

Type vluchten

De start- en landingsplaats is primair gericht op het faciliteren van helikoptervluchten ten behoeve van de offshore windindustrie, echter andere vluchten zijn niet geheel uitgesloten. De start- en landingsplaats kan ook gebruikt worden voor vluchten van zakelijk en/of maatschappelijk belang en biedt de mogelijkheid voor beloodsing en voor bijvoorbeeld ambulance- en traumavluchten om daar te tanken.

Onder zakelijke vluchten wordt verstaan (combinatie)vluchten van/naar andere locaties ten behoeve van snellere betere bereikbaarheid van de Eemshaven en/of onderhoud van helikopters, vluchten ten behoeve van acquisitie/promotie van de haven/industriegebieden, inspectievluchten van opsporingsinstanties, vluchten ten behoeve van beloodsing van grote schepen et cetera.

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling (recreatieve) rondvluchten boven de Waddenzee uit te voeren.

Ruimtelijke kwaliteit

Ten aanzien van de inrichting en vormgeving wordt zoveel mogelijk aangesloten op de functies en vormgeving binnen de Eemshaven. De vormgeving van bebouwing anticipeert op de lokale structuren en waar mogelijk worden strategische en passende groenstructuren aangebracht ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

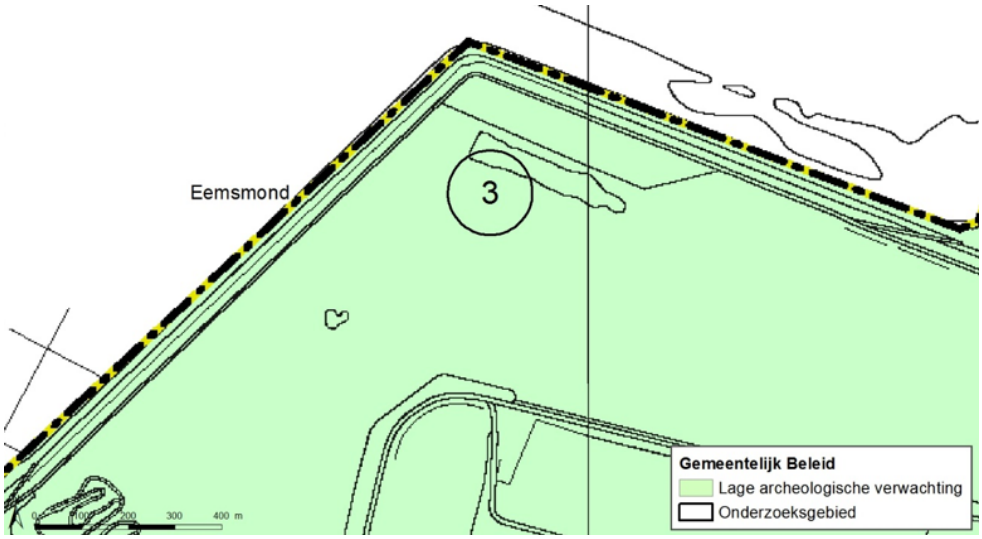
Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van het verrichte onderzoek naar relevante feiten en af te wegen belangen (artikel 3.2. Algemene wet bestuursrecht).

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de specifieke wet- en regelgeving en de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd. Voor uitgebreidere informatie wordt verwezen naar de feitelijke onderzoeken die zijn opgenomen in de bijlage van deze toelichting.

4.1 Archeologie

In 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht geworden. In het kader hiervan dient een gemeente ruimtelijke planvorming te toetsen op archeologische waarden. Indien potentiële archeologische waarden worden verstoord, dient hier nader onderzoek naar te worden verricht.

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, zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding - Gemeentelijk beleid archeologische verwachtingswaarden

Bij bodemverstorende activiteiten hoeft conform het beleid van de gemeente Eemsmond geen archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd te worden.

Conclusie archeologie

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat archeologie geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

4.2 Natuur

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. Naast de soortbescherming regelt de Wnb ook de gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden en de houtopstanden. Gebiedsbescherming van het Natuurnetwerk Nederland verloopt via het planologische spoor.

Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming (Wnb) maakt het mogelijk gebieden aan te wijzen als beschermde natuurgebieden. De Wnb noemt daarbij verschillende soorten gebieden:

- Het Natuurnetwerk Nederland (NNN): het samenhangende ecologische netwerk waarvoor de provincies (Gedeputeerde Staten) zorgdragen voor de totstandkoming en instandhouding.
- "Bijzondere provinciale natuurgebieden" en "Bijzondere provinciale landschappen" zijn gebieden buiten het NNN aangewezen door Gedeputeerde Staten vanwege bijzondere natuurwaarden of landschappelijke en cultuurhistorische waarden.
- Natura 2000-gebieden zijn de gebieden die de Minister van Economische Zaken heeft aangewezen ter uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn.
- "Bijzondere nationale natuurgebieden" zijn door de Minister van Economische Zaken aangewezen buiten bestaande Natura 2000-gebieden.

De bescherming van het NNN verloopt via het planologische spoor. Ten aanzien van de bescherming van bijzondere nationale en provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen is in de Wnb geen regeling opgenomen. Provincies kunnen -wanneer zij een dergelijk gebied aan zouden wijzen- daarvoor zelf een regeling opstellen.

Soortenbescherming

In Nederland zijn drie beschermingsregimes voor soortenbescherming:

- Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn; aangewezen vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn.
- Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn; beschermde dier- en plantsoorten die zijn genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn.
- Beschermingsregime andere soorten; 'andere' soorten zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten die niet vallen onder de Habitatrichtlijn of natuurbeschermingsverdragen. Deze soorten staan in de bijlage van de wet, onderdeel A en B.

Verbodsbepalingen

De algemene verbodsbepalingen, die handelingen verbieden die het voortbestaan van planten en diersoorten mogelijk in gevaar brengen, zijn een belangrijk onderdeel van de Wet natuurbescherming. Deze verboden zorgen ervoor dat in het wild levende soorten zoveel mogelijk met rust worden gelaten.

Algemene zorgplicht

Aanvullend op de verbodsbepalingen is de Algemene zorgplicht. Hierin staat dat iedereen die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor alle in het wild levende dieren en planten dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel, indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.

Toetsingsplicht

Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Waddenzee, welke ook onderdeel uitmaakt van het Nederlands Natuurnetwerk. Het Natura 2000-gebied Waddenzee beslaat een oppervlakte van 271.023 hectare en is onderdeel van het internationale waddengebied dat zich uitstrekt van Den Helder tot

Esbjerg (Denemarken). Het is een natuurlijk en dynamisch zoutwatergetijdengebied dat bestaat uit een complex van diepe geulen en ondiep water met platen, waarvan grote delen bij eb droog vallen.

In het kader van het milieueffectrapport is een een ecologisch onderzoek en een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1) en in het kader van dit bestemmingsplan is een passende beoordeling opgesteld (zie bijlage 5).

Resultaten passende beoordeling

Uit de resultaten van de passende beoordeling (zie bijlage 5) blijkt dat de effecten van de helikopter start- en landingsplaats beperkt zijn tot de directe omgeving van de Eemshaven en ter hoogte van de vliegroute. Zodra de helikopters een vlieghoogte van meer dan 450 meter hebben bereikt zijn effecten door verstoring uitgesloten. Wel kunnen er aanvaringen optreden. Het aantal te verwachten aanvaringen is nihil, op basis van bekende gegevens over aanvaringsfrequentie en de lagere vogeldichtheid boven de vaargeul.

Uit de depositieberekeningen blijkt dat de depositie als gevolg van het gebruik en de aanleg van het helikopter start- en landingsplaats boven Natura 2000-gebied Waddenzee en andere Natura 2000-gebieden overal afgerond lager is dan 0,00 mol N/(ha*jr). Effecten door een verhoging van de stikstofdepositie zijn daarom uitgesloten.

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.

Aan de helikopter start- en landingsplaats worden geen verlichtingseisen gesteld, omdat er alleen met daglicht wordt gevlogen. Naar verwachting zal de eventuele verlichting daarom zeer beperkt zijn en zich waarschijnlijk beperken tot verlichting in het kader van beveiliging en verlichting in de gebouwen. De verlichting zal geen effecten hebben door de al ruimschoots aanwezige verlichting in de omgeving. Er is daarom geen sprake van verstoring door licht door helikopters of navigatieverlichting. Alleen de helikopter start- en landingsplaats zal verlicht worden. Deze verlichting bevindt zich achter de dijk en valt weg in de al aanwezige verlichting in de Eemshaven en zal niet tot een vergroting van de verstoring van licht leiden.

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. Dit geldt zowel voor het Natura 2000-gebied Waddenzee als de Duitse Natura 2000-gebieden.

De dichtstbijzijnde broedplaatsen liggen op 1,5 km afstand van de helikopter start- en landingsplaats. Gezien de afstand worden de broedvogels niet verstoord. Ook ligt de vliegroute van de helikopters niet nabij foerageergebieden van broedvogels en is de verstoring van de route die broedvogels afleggen tussen de broedlocaties en de foerageergebieden minimaal. Significant negatieve effecten zijn daardoor uit te sluiten.

Conclusie natuur

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van strijd met artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998, sinds 1 januari 2017 vervangen door artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming, significant negatieve effecten zijn uit te sluiten en het aspect natuur daarmee geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

De Monumentenwet borgt de bescherming van cultureel erfgoed. De Monumentenwet regelt de bescherming van gebouwen (rijks- of gemeentelijke monumenten), stads- of dorpsgezichten en van objecten/ensembles van de (voorlopige) UNESCO-Werelderfgoedlijst. De wet verbiedt om zonder vergunning een beschermd monument, af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzingen. Met de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) is niet alleen het object beschermd, maar ook het hiermee samenhangende gebied in de directe omgeving.

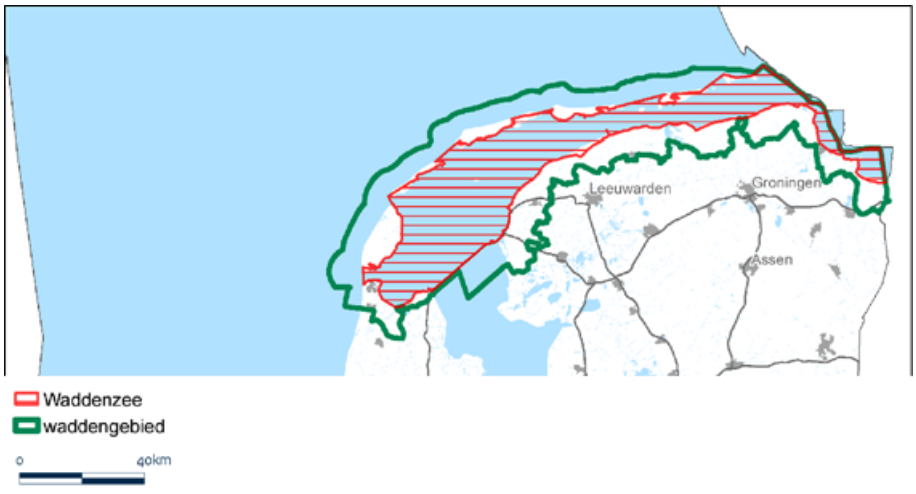
In de AMvB Ruimte worden de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, zie ook paragraaf 2.1.1) geborgd. Deze AMvB (ook wel het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' of Barro genoemd, zie paragraaf 2.1.3) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. In het Barro zijn onder andere regels opgenomen ten aanzien van:

- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (artikel 2.13)
- Waddenzee en Waddengebied (artikel 2.5.3)

Het in het Barro in artikel 2.5.3 gedefinieerde gebied voor de Waddenzee en Waddengebied is voor dit bestemmingsplan relevant. De Waddenzee is als groot open water beschermd, maar de zonering van het Waddengebied strekt ook tot op het land.

In artikel 2.13.2 van het Barro worden de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde aangegeven. Het Barro geeft aan (artikel 2.13.4) dat de (landschappelijke en cultuurhistorische) kernkwaliteiten van deze erfgoederen beschermd dienen te worden en dat het beleid-, begrenzing en richtlijnen hiervoor in Provinciale verordeningen dient uitgewerkt en vastgelegd te worden.

Voor de Waddenzee en het Waddengebied geldt het “nee tenzij” principe voor nieuwe ontwikkelingen. Op basis van artikel 2.5.6 (externe werking) van het Barro mogen te bestemmen ontwikkelingen geen significante gevolgen voor de aanwezige landschappelijke- en cultuurhistorische kwaliteiten hebben. Dit geldt onder andere voor de kwaliteiten openheid en duisternis. Ontwikkeling binnen het Barro is alleen mogelijk wanneer een ontheffing wordt verleend door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Afbeelding - Waddenzee en Waddengebied (bron: Barro)

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 etcetera 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.

Ten aanzien van cultuurhistorie zijn in de Eemshaven en in het plangebied geen historisch (steden)bouwkundige en historisch geografische waarden aanwezig.

Conclusie landschap en cultuurhistorie

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd dat de aspecten landschap en cultuurhistorie geen belemmering vormen voor dit bestemmingsplan en zoals aangegeven in paragraaf 2.1.3 wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu medewerking verleend voor het realiseren van een helikopter start- en landingsplaats nabij de Eemshaven. Het Barro vormt daarom ook geen belemmering voor de realisatie van een bedrijfsgebonden helikopter start- en landingsplaats met havengebonden activiteiten en vluchten van maatschappelijk belang.

4.4 Bodem

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Hiervoor is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig.

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie(s).

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.

Conclusie bodem

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

4.5 Water

De belangrijkste beleidsdocumenten waarin de waterhuishoudkundige doelstellingen zijn beschreven zijn de 4e Nota Waterhuishouding, Anders omgaan met water: Waterbeleid 21e eeuw, de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), Beleidslijn Grote Rivieren en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De watertoets - zoals deze in het kader van ruimtelijke plannen dient te worden uitgevoerd - is het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets wordt uitgevoerd binnen de bestaande wet- en regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en water. De watertoets vormt de verbindende schakel tussen het waterbeheer en de ruimtelijke ordening.

In het kader van het milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar de effecten op water. In de nabijheid van het plangebied zijn waterkeringen gelegen. Aan de zuidzijde van de Eemshaven ligt een primaire waterkering met kern- en beschermingszone. De kernzone van de waterkering is de feitelijke dijk. Op de grens tussen de Waddenzee en de Eemshaven ligt wel een beschermingszone, maar geen kernzone. Dit betekent dat de Eemshaven buitendijks ligt. Maar bij werkzaamheden in de beschermingszone dient wel een vergunning daarvoor aangevraagd te worden bij het waterschap. Zo houdt het waterschap controle over activiteiten in deze zone. De beschermingszone is hier 260 meter breed. Uit de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN) blijkt in de praktijk dat hier wel een dijk ligt aan de Waddenzee-zijde van de haven, met dezelfde hoogte als de primaire waterkering (circa 8,5 m+NAP). Deze dijk vormt echter geen gesloten geheel en maakt dat de haven in vrije verbinding staat met de Waddenzee. De percelen in de Eemshaven zijn met een dusdanige maaiveldhoogte aangelegd, dat deze tot deze hoogte bescherming biedt tegen het water. Het maaiveld van de Eemshaven ligt circa 3 m hoger dan het maaiveld van binnendijkse terreinen.

Door de ontwikkeling van de helikopter start- en landingsplaats zal sprake zijn van een toename van verhard oppervlak buitendijks. Hemelwater zal hier afstromen, maar nu de afwatering op zee plaatsvindt hoeft de toename verhard oppervlak niet te worden gecompenseerd.

Conclusie water

Op grond van bovenstaande wordt geconcludeerd 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.

4.6 Geluid

Ten aanzien van het aspect geluid zijn zowel de Wet luchtvaart, als de Wet geluidhinder van toepassing op dit plan.

Wet luchtvaart

De term luchthaven wordt in de Wet luchtvaart ook gebruikt voor de start- en landingsplek voor helikopters ofwel een helikopter start- en landingsplaats. 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 stelt onder andere het luchthavengebied vast en geeft de regels en grenswaarden voor het luchtverkeer. Specifiek met betrekking tot geluid bevat het luchthavenbesluit de grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten en de contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat in het luchthavenbesluit de Lden-contouren van

48, 56 en 70 dB(A) worden vastgelegd. Binnen deze contouren gelden beperkingen op de ruimtelijke ontwikkeling, deze zijn opgenomen in onderstaande tabel. Contouren met andere waarden hebben geen wettelijke status.

Geluidcontour (L_{den})	Beperking aan de ruimtelijke ontwikkeling
48 dB(A)	Binnen deze contour dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de ruimtelijke ontwikkeling in dit gebied.
56 dB(A)	Binnen deze contour is nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen niet toegestaan. Hierop zijn een aantal uitzonderingen
70dB(A)	Binnen deze contour worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en geluidsgevoelige bestemmingen aan hun bestemming onttrokken. Bestaande bewoners hebben wel het recht om te blijven wonen

Op grond van de Wet geldt een verbod op nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen in de 56 dB(A) Lden-contour. Bij de heliport Eemshaven is binnen deze contour geen sprake is van woningen en geluidsgevoelige gebouwen en is dat op grond van het thans geldende bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt. Ook binnen de verder van de luchthaven gelegen 48 dB(A) Lden-contour zijn geen woningen en geluidsgevoelige gebouwen gelegen of gepland. Om toekomstige ongewenste situaties te voorkomen gelden op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens geldende bepalingen voor het gehele gebied binnen de ruimste contour (m.u.v. het luchthavengebied).

De contour van 48 dB(A) Lden is vastgelegd in artikel 6.1 en op de verbeelding van dit bestemmingsplan.

De berekeningen op basis waarvan de ruimtelijke beperkingengebieden worden vastgesteld, zijn gebaseerd op toekomstige vliegscenario's en niet op de feitelijke situatie. Omdat in de praktijk een variatie in vliegrichtingen zal bestaan door afwijkingen van de gemiddelde weersomstandigheden, wordt een zogenaamde meteotoeslag van 20% toegepast in de geluidsberekeningen. Dit betekent dat er per vliegrichting 10% extra helikopterbewegingen worden meegenomen in de berekeningen.

Wet geluidhinder

Wegverkeerslawaai

De geluidswetgeving voor wegverkeersgeluid is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder 2006. Deze wetgeving is van toepassing op:

1. De aanleg van nieuwe wegen,
2. Wijzigingen van bestaande wegen of
3. De bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg.

De Wet geluidhinder geldt niet voor 30-km wegen en voor woonerven. Een eventueel noodzakelijke akoestische afweging wordt in dergelijke gevallen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening gemaakt.

Van industriegeluid en spoorweggeluid is in dit bestemmingsplan geen sprake aangezien het hier alleen gaat om het realiseren van een helikopter start- en landingsplaats met een daarbijbehorende toegangsweg.

Industriegeluid

De wetgeving voor industriegeluid is ook uitgewerkt in de Wgh. Deze heeft betrekking op industrieterreinen waar omheen een zone geldt waarbuiten de geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten in de zone geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Door middel van een "hogere waarde procedure" kan een hogere

geluidsbelasting (hogere waarde) worden toegestaan op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen. Deze verhoging is mogelijk tot een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) voor nieuwe woningen en 60 dB(A) voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen Voor woningen die binnen de zone staan kunnen verhoogde waarden worden vastgesteld. Voor het geluidsonderzoek wordt uitgegaan van maximale vulling van deze zones.

De beoogde ontwikkeling heeft geen effecten op het geproduceerde industriegeluid. Voor het industriegeluid is daarom geen toetsingskader van toepassing.

Industriegeluid is wel van belang voor het geluidsonderzoek omdat het een rol speelt in de beoordeling van het gecumuleerde geluid. Voor het geluidsonderzoek wordt uitgegaan van de vastgestelde hogere waarden voor de woningen binnen de industriezone (Gemeente Eemsmond & gemeente Delfzijl, 1992).

Spoorweggeluid

De geluidswetgeving voor spoorweggeluid lijkt op die voor wegverkeersgeluid. Deze is ook uitgewerkt in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder 2006. De wetgeving is van toepassing op:

- de aanleg van nieuwe spoorwegen,
- wijzigingen van bestaande spoorwegen of
- de bouw van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een spoorweg.

Een uitzondering geldt voor de aanleg of wijziging van hoofdspoorwegen, waarvoor de Wet milieubeheer (Wm) geldt. Per 1 juli 2012 zijn namelijk de geluidsproductieplafonds voor hoofdspoorwegen ingevoerd via een nieuw hoofdstuk 11 Geluid in de Wm. De geluidsproductieplafonds geven de maximale geluidsbelasting aan. Hierbinnen zullen alle ontwikkelingen dus moeten passen. De beoogde ontwikkeling heeft geen direct en indirect effect ten aanzien van spoorwegen en spoorweggeluid. Hiervoor is dan ook geen toetsingskader van toepassing. Wel is sprake van cumulatie van bestaand spoorweggeluid met ander geluid. Daarom wordt spoorweggeluid wel beschouwd.

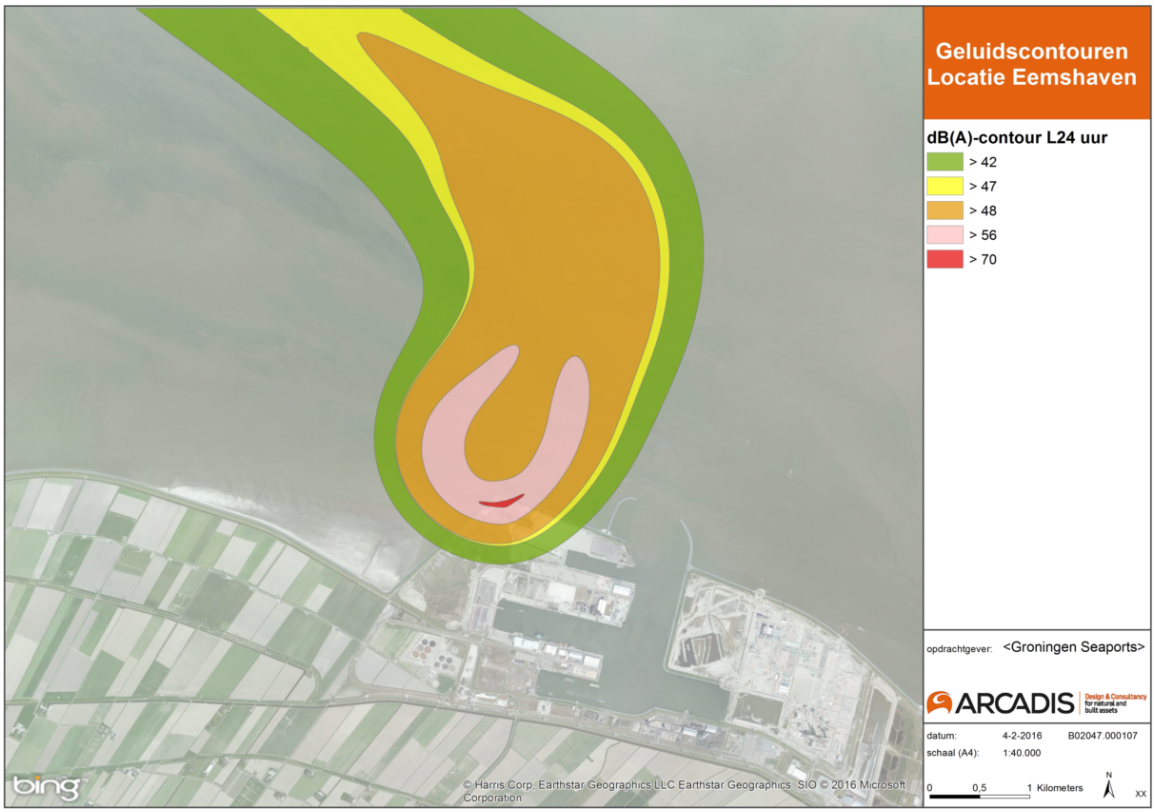
Cumulatie

De wetgeving rond de cumulatie van geluid is beperkt. Het RMG2012 schrijft voor hoe de geluidsbijdragen van verschillende bronnen tot één geluidsmaat worden opgeteld. Bij het nemen van een luchthavenbesluit is er geen toetsingskader ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting. Om een goed beeld te krijgen van de totale geluidseffecten wordt de cumulatie wel beschouwd. Daartoe is op maatgevende locaties de gecumuleerde geluidbelasting bepaald.

Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting kan de milieukwaliteit van de akoestische omgeving geclassificeerd worden.

Resultaten onderzoek

In het kader van de milieueffectrapportage en het luchthavenbesluit is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. 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.



Afbeelding - Lden-contouren van de locatie in de Eemshaven

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 geluidbelasting 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 industriegeluid. Aangezien er geen woningen in de directe omgeving van dit deel van de Eemhaven staan, heeft deze verandering geen effect.

Ten aanzien van de toename van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer blijkt dat de verkeersbewegingen op en naar de Eemshaven naar verwachting plaatsvinden via de N46. De toename in de geluidbelasting op de N46 zal beperkt zijn.

De effecten van de cumulatie van de geluidsbelastingen ter plaatse worden beoordeeld door veranderingen in de milieukwaliteit. Voor de onderhavige locatie in de Eemshaven worden geen veranderingen verwacht in de milieukwaliteit ten gevolge van cumulatie van geluid, bij de op ruime afstand rond de locatie gelegen woningen.

Conclusie geluid

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.

4.7 Luchtkwaliteit

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen. Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een bestemmingsplan worden vastgesteld, indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde die behoort bij hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

Ten behoeve van het plan is in het kader van de milieueffectrapportage onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Uit de resultaten blijkt dat de depositiehoeveelheden verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de jaarlijkse achtergronddeposities in het studiegebied. Voor de deposities zijn de bijdragen van het helikopterverkeer berekend. De bijdrage van het verkeer van en naar de luchthaven is uitsluitend verkeer op het terrein van de industriezone Eemshaven zelf en maakt deel uit van de bijdrage van de industriezone. De resulterende deposities ten gevolge van de voorgenomen activiteit helikopterluchthaven zijn gebruikt bij de beoordeling van de effecten op de natuur in de Natura 2000-gebieden in het natuuronderzoek behorende bij het MER.

Uit de depositieberekeningen blijkt dat de depositie als gevolg van het gebruik van de helikopter start- en landingsplaats boven beschermde gebieden overal afgerond lager is dan 0,00 mol N/(ha*jr). Effecten door een verhoging van de stikstofdepositie zijn daarom uitgesloten. Op grond van de nabijheid is ook voor het Duitse Natura 2000-gebied “Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer” de stikstofdepositie bepaald. Ook voor dit gebied geldt een stikstofdepositie van afgerond 0,00 mol N/(ha*jr).

Detailresultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

Conclusie luchtkwaliteit

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

4.8 Externe Veiligheid

Bij ruimtelijke planvorming moet rekening gehouden worden met het aspect externe veiligheid. De risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten moeten in beeld worden gebracht. Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid ("Indeling Leidraad maatramp") zijn met name ongevallen met brandbare/explosieve of giftige stoffen van belang. Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

De risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daartoe zijn in het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (hierna: Bevi) regels gesteld.

Bij het toekennen van bepaalde bestemmingen dient onderzocht te worden:

- Of voldoende afstand in acht wordt genomen tussen (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en risicovolle inrichtingen, routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen anderzijds in verband met het plaatsgebonden risico.
- Of (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen, routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen en zo ja, wat de bijdrage is aan het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats buiten een inrichting zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Voor kwetsbare objecten geldt een plaatsgebonden risico PR 10-6 en voor beperkt kwetsbare objecten geldt een richtwaarde voor het plaatsgebonden risico PR 10-6 .

Het groepsrisico bestaat uit de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Ten behoeve van het plan is in het kader van de milieueffectrapportage onderzoek gedaan naar de effecten op externe veiligheid. Uit de resultaten blijkt dat binnen de contouren van het plaatsgebonden risico (PR) geen woningen aanwezig zijn.

Ook voor het criterium van risicovolle bedrijven binnen de contour van 10-6 van de helikopter start- en landingsplaats geldt dat uit de berekeningen blijkt dat binnen de contouren (aanduidingen veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5 plaatsgebonden risico en veiligheidszone - vliegveld 10-5 plaatsgebonden risico en groter op de verbeelding) geen risicovolle bedrijven aanwezig zijn.

Conclusie externe veiligheid

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

4.9 Verkeer

De toename van het verkeer als gevolg van de komst van de helikopter start- en landingsplaats is dusdanig laag dat dit geen effect heeft op de robuustheid van het wegennet. De toegangswegen (N46 en N33) naar de Eemshaven hebben een dusdanige restcapaciteit dat de toename van het verkeer als gevolg van de komst van de helikopter start- en landingsplaats geen invloed op de doorstroming van deze wegen heeft. De toename van het verkeer heeft ook geen invloed op de wegen in het havengebied omdat hier alleen bestemmingsverkeer aanwezig is en de wegen voldoende restcapaciteit hebben.

Conclusie verkeer

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

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden, met inachtneming van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Artikelgewijze toelichting

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. Dit zijn de 'Inleidende regels', de 'Bestemmingsregels', de 'Algemene regels' en de 'Overgangs- en slotregels'. Meer specifiek kan de inhoud van de artikelen als volgt worden weergegeven:

Inleidende regels

Begrippen

hierin worden de in de planregels gebezigde begrippen gedefinieerd verklaard om misverstanden of verschillen in interpretatie te voorkomen.

Wijze van meten

dit artikel geeft aan op welke manier het meten moet plaatsvinden.

Bestemmingsregels

Bedrijventerrein

Het bestemmingsplan bestaat slechts uit een bestemming, de bestemming 'Bedrijventerrein', zoals opgenomen in artikel 3. De functie van bedrijventerrein blijft derhalve behouden. De bestemmingsomschrijvnig is dan ook gebaseerd op hetgeen in de beheersverordening 'Eemshaven' reeds mogelijk werd gemaakt. Middels een 2-tal functieaanduidingen is aangegeven dat als verbijzondering naast de algemeen toegestane industriële activiteiten tevens zijn toegestaan:

- een helikopter start- en landingsplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - helikopter start- en landingsplaats';
- een helikopterluchthaven incl. hangar, kantoorruimte en brandstofvoorziening ten behoeve van een helikopter start- en landingsplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - helihaven'.

De volgende bedrijven zijn niet toegestaan:

- bedrijven die gebruik maken van kernenergie;
- bedrijven voor de verzameling (inklusief het vervaardigen), de behandeling/verwerking, de verwijdering of voor de opslag/berging van splijtstoffen en/of radio-aktief afval, met uitzondering van bedrijven als bedoeld in artikel 41 tot en met 44 van het Besluit Kerninstallaties, splijtstoffen en ertsen en in artikel 6 en 7 (met uitzondering van lid 3, sub c en d) van het Besluit stralenbescherming Kernenergiewet;
- risicovolle inrichtingen, met uitzondering van de bestaande risicovolle inrichtingen.

Geluidgevoelige functies en bedrijfswoningen zijn binnen de bestemming niet toegestaan.

Het artikel is opgebouwd uit:

- een bestemmingsomschrijving, waarin is weergegeven waarvoor de gronden zijn bestemd;
- bouwregels, waarin regels (bouwhoogte en bebouwingspercentage) zijn gesteld ten aanzien van bouwwerken;
- nadere eisen, ten aanzien van de plaats en de afmetingen van de bebouwing;
- specifieke gebruiksregels, waarin regels zijn gesteld ten aanzien van het gebruik;
- afwijken van de gebruiksregels, mogelijkheid tot het afwijken van de gebruiksregels.

In het plangebied zijn geen dubbelbestemmingen van toepassing.

Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

deze bepaling zorgt ervoor dat oprichting van bouwwerken niet mogelijk is indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het bijbehorende perceel niet meer zal voldoen c.q. in grotere mate zal gaan afwijken van het bestemmingsplan.

Algemene gebruiksregels

algemene gebruiksregels met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken;

bepalingen omtrent strijdig gebruik.

Algemene aanduidingsregels

Op grond van de artikelen 8.8 en 8.47 van de Wet luchtvaart moeten bij de vaststelling van een bestemmingsplan de beperkingengebieden uit het luchthavenbesluit in acht worden genomen. Indien het bestemmingplan op deze onderdelen niet in overeenstemming is met het luchthavenbesluit, geldt de laatstgenoemde als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. De gemeenteraad is op grond van artikel 8.47 lid 2 jo. artikel 8.8, lid 3 van de Wet luchtvaart verplicht om binnen een jaar nadat het besluit in werking is getreden het bestemmingsplan overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen. Wanneer het, zoals in het onderhavige geval, door omstandigheden niet lukt het bestemmingsplan na een jaar vast te stellen, komt het besluit echter niet te vervallen.

Deze beperkingen (geluidzones, hoogtebeperkingen en zones vanuit externe veiligheid) zijn in het artikel algemene aanduidingsregels vastgelegd middels de volgende aanduidingen:

- geluidzone - luchthavenbesluit
- luchtvaartverkeerzone - luchthavenbesluit
- veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5 plaatsgebonden risico
- veiligheidszone - vliegveld 10-5 plaatsgebonden risico en groter

Geluidzone - luchthavenbesluit

Op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56

dB(A) Lden.

Binnen de 48 dB(A) Lden-contour zijn geen woningen of andere geluidgevoelige gebouwen aanwezig. Als uitwerking van de afweging als bedoeld in artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens hebben Provinciale Staten gebruik gemaakt van hun bevoegdheid om het verbod om woningen of andere geluidgevoelige gebouwen op te richten, uit te breiden van de 56- naar de 48 dB(A) geluidcontour (artikel 13 van dit luchthavenbesluit).

Luchtvaartverkeerzone - luchthavenbesluit

Naast de bovengenoemde contouren voor externe veiligheid en geluid bepaalt artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens ook dat het luchthavenbesluit ruimtelijke beperkingen in verband met de vliegveiligheid moeten bevatten. Voor de heliport Eemshaven is daarnaast nog relevant een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, geregeld middels de aanduiding luchtvaartverkeerzone - luchthavenbesluit.

Artikel 8 lid 2 van de Regeling burgerluchthavens bepaalt dat het gebied met hoogtebeperkingen moet worden vastgesteld overeenkomstig de voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel II van Annex 14 van de ICAO-richtlijn (ICAO staat voor 'International Civil Aviation Organization'). Dit 4^{e} versie van deze richtlijn (van juli 2013) is gepubliceerd in het Tractatenblad. De aanvraag en dit luchthavenbesluit zijn getoetst aan de 4^{e} versie.

De omvang van de in art. 9 van het Besluit burgerluchthavens onder e. en f. genoemde gebieden met ruimtelijke beperkingen in verband met het veilige gebruik van de heliport hangt samen met de karakteristieken van de luchthaven, in dit geval de helikopterklassen. In de aangegeven veiligheidsgebieden zijn obstakels niet toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is en gelden eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein. Voor wat betreft het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geldt dat geen object is toegestaan dat hoger is dan de geldende hoogte voor het betreffende gebied.

Veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5 plaatsgebonden risico en veiligheidszone - vliegveld 10-5 plaatsgebonden risico en groter

De 10-5 en 10-6 plaatsgebondenrisicocontouren en de 56 dB(A) Lden-contour vormen ingevolge de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Binnen de 10^{-5} plaatsgebondenrisicocontour mag geen nieuwbouw van een gebouw plaatsvinden en dienen bestaande woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming te worden onttrokken. In het gebied tussen de 10-5 en 10-6 plaatsgebondenrisicocontouren is nieuwbouw van gebouwen niet toegestaan, tenzij Gedeputeerde Staten hiervoor een verklaring van geen bezwaar geven.

Buiten het luchthavengebied maar binnen de berekende 10-6 contour voor plaatsgebonden risico bevinden zich thans geen woningen of kwetsbare gebouwen.

Algemene afwijkingsregels

algemene afwijkingsregels voor Burgemeester en Wethouders om af te wijken van:

1. de bij recht in het bestemmingsplan gegeven maten, tot ten hoogste 10% van die maten;
2. de regels in die zin dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
3. het bepaalde in het plan ten behoeve van de bouw van nutsvoorzieningen (niet geschikt voor bewoning) met een maximale inhoud van 50 m³ en een maximale bouwhoogte van 4 m;
4. het bepaalde in het plan ten behoeve van de oprichting van andere bouwwerken van openbaar nut met een maximale bouwhoogte van 10 m.

Met dien verstande dat het bevoegd gezag bij de verlening van de omgevingsvergunning voorwaarden kan verbinden aan de vergunning ten aanzien van de afmetingen en situering van bouwwerken teneinde een ruimtelijke verantwoorde plaatsing ten opzichte van de omgeving te waarborgen.

Overige regels

overige zone - van toepassing verklaring

In de overige regels is vastgelegd dat, uitgezonderd enkele wijzigingen, de algemene regels van de 'Beheersverordening Eemshaven', vastgesteld door de gemeenteraad van Eemsmond op 20 juni 2013, met planIDN NL.IMRO.1651.03BVEemshaven-0401, van toepassing blijven. Met dien verstande dat de de twee in het plangebied gelegen windturbines niet langer zijn toegestaan.

Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Dit artikel omvat het overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken en het gebruik van de gronden.

Slotregel

slotregel; dit artikel geeft de titel van de regels aan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaar-heidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Dit overleg is door de provincie gevoerd. Hiermee wordt aan artikel 3.1.1 van het Bro voldaan.

6.1.2 Inspraak

In het kader van de in de gemeente Eemsmond gebruikelijke inspraakprocedure is het voorontwerpbestemmingsplan voor de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven samen met het ontwerp luchthavenbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder is hiermee in de gelegenheid gesteld inspraakreacties op deze ontwikkelingsvisie kenbaar te maken. De binnengekomen reacties zijn samengevat in de 'Nota zienswijzen en reacties heliport Eemshaven' en voorzien van een reactie. De inspraakreacties hebben geleid tot enkele wijzigingen in het voorliggende bestemmingsplan. In bijlage 6 is de zienswijzennota opgenomen die hoort bij het luchthavenbesluit.

6.1.3 Zienswijzen

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan wordt voor de duur van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder bij de gemeenteraad zienswijzen tegen het plan indienen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet als het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

De kosten voor de helikopter start- en landingsplaats zijn voor rekening van de eigenaar van de gronden. Hieraan ligt een businesscase ten grondslag, waarbij tevens rekening is gehouden met de noodzakelijk financiële middelen voor het amoveren van de twee aanwezige windturbines. De gemeente zal met de eigenaar van de grond een anterieure overeenkomst sluiten, waarin de eventueel te maken kosten zullen worden verrekend. Met het sluiten van een anterieure overeenkomst is de financieel-economische uitvoerbaarheid anderszins gewaarborgd.

De ontwikkeling heeft voor de gemeente Eemsmond geen negatieve financiële gevolgen. Het bouwplan is hiermee financieel uitvoerbaar.