



ONTWERP

verordening

**LUCHTHAVENBESLUIT
HELIPORT
EEMSHAVEN**

Groningen, 16 februari 2016

Zaaknr. : 614217

Corr. nr. : 2016-08782/7/A.13, OM

Verzonden:

INHOUD

1.	LUCHTHAVENBESLUIT HELIPORT EEMSHAVEN.....	2
1.a.	Algemeen.....	2
1.b.	Locatie.....	2
1.c.	Regels voor luchtverkeer.....	3
1.d.	Regels omtrent de ruimtelijke indeling.....	4
1.e.	Rapportage.....	4
1.f.	Slotbepalingen.....	5
2.	KAARTEN BEHORENDE BIJ HET LUCHTHAVENBESLUIT HELIPORT EEMSHAVEN.....	6
2.a.	Kaart 1: Luchthavengebied, TLOF, FATO's, veiligheidsgebieden en handhavingspunten	7
2.b.	Kaart 2: Contouren in verband met de geluidsbelasting.....	8
2.c.	Kaart 3: contouren in verband met het extern veiligheidsrisico.....	9
2.d.	Kaart 4: Hoogtebeperkingen.....	10
3.	TOELICHTING.....	11
3.a.	Bevoegd gezag.....	11
3.b.	Aanleiding voor de heliport.....	11
3.c.	Milieueffectrapportage.....	11
3.d.	De aanvraag.....	12
3.e.	Toetsing aan provinciaal beleid.....	12
3.f.	Het luchthavenbesluit en gebruiksruiimte.....	12
3.g.	Ruimtelijke beperkingen.....	14
3.h.	Vliegveiligheid.....	15
3.i.	Effecten op natuur.....	15
3.j.	Onderscheid grenswaarden en regels.....	16
3.k.	Afweging overige grenswaarden of regels.....	16
3.l.	Artikelsgewijze toelichting.....	17
3.m.	Toelichting op de kaartbijlagen.....	18

ONTWERP verordening

1. LUCHTHAVENBESLUIT HELIPORT EEMSHAVEN

1.a. Algemeen

Artikel 1 Begripsbepalingen

gebouw: gebouw als bedoeld in artikel 1 van de Woningwet;

handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit vastgestelde waarde;

FATO: Final approach and take-off area, dit zijn delen waarboven een helikopter opstijgt en landt;

Helikopterbeweging: beweging in start- of in landingsfase van een helikopter.

Helikopterluchthaven: burgerluchthaven die uitsluitend wordt gebruikt door helikopters;

HEMS-vlucht: vlucht voor medische noodhulp (HEMS = Helicopter Emergency Medical Service), uitgevoerd met een helikopter krachtens een AOC met voorziening A3-Emergency medical service;

10⁻⁵ en 10⁻⁶ plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;

Kwetsbaar gebouw: gebouw met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie als bedoeld in artikel 1.1 van het Bouwbesluit 2012;

L_{den}: de jaargemiddelde geluidsbelasting veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer uitgedrukt in dB(A) en berekend volgens artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens;

L_{den}-contouren: contouren ter aanduiding van de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;

Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Wet luchtvaart;

Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;

Luchthavenluchtverkeer: het opstijgen en landen van luchtvaartuigen met inbegrip van de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond;

Obstakel: object dat zich boven het maaiveld bevindt en zich niet voortbeweegt;

PR: plaatsgebonden risico;

SAR: Search and Rescue;

TLOF: Touchdown and lift-off area (plaats van waar een helikopter opstijgt en waarop die landt).

Vlucht: de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing;

Wet: Wet luchtvaart;

Woning: gebouw dat geheel of gedeeltelijk voor bewoning is bestemd.

1.b. Locatie

Artikel 2 Aanduiding ligging helikopterluchthaven

Dit besluit is van toepassing op de helikopterluchthaven gelegen in de noordwesthoek van de westlob van het industrieterrein Eemshaven, kadastraal bekend Uithuizermeeden, sectie A, nummers 3368 en 3369, zoals aangeduid op de bij dit besluit behorende kaart 1 'luchthavengebied en handhavingspunten'.

Artikel 3 Aanduiding helikopter landingsplaats

De start- en landingsplaats bevinden zich op de geografische positie 53°27'39" NB, 6°48'52" OL. In het rijksdriehoeksstelsel (RD) komt dit overeen met een x-coördinaat 249.790 en y- coördinaat 609.233.

Artikel 4 Exploitant

De exploitant van de luchthaven is Groningen Seaports NV of diens rechtsopvolger.

Artikel 5 Gebruikers

De luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt voor:

- a. helikoptervluchten ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore-windparken;
- b. helikoptervluchten verbonden aan industriële activiteiten op het industrieterrein Eemshaven en het daaraan verbonden transport over zee;
- c. helikoptervluchten van maatschappelijk belang (vluchten voor spoedeisende hulpverlening (HEMS-vluchten), SAR-operaties en de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 3 van de Politiewet 2012).
- d. tanken en onderhoud ten behoeve van helikopters die de hiervoor, onder a. t/m c. bedoelde vluchten uitvoeren.

De luchthaven mag niet worden gebruikt voor recreatief luchtverkeer.

Artikel 6 Van toepassing zijnde regels

Naast dit besluit zijn de regels en voorschriften uit de Wet en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing en moet er zorg voor worden gedragen dat de luchthaven, genoemd in artikel 1, overeenkomstig deze regels en voorschriften ingericht en gebruikt wordt.

Artikel 7 Gebruiksjaar

Een gebruiksjaar voor deze luchthaven betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december van hetzelfde kalenderjaar.

1.c. Regels voor luchtverkeer

Artikel 8

Van de luchthaven mag uitsluitend gebruik worden gemaakt tijdens de uniforme daglichtperiode (UDP), zoals voor de betreffende datum is vermeld in de AIS/Luchtvaartgids Nederland, met uitzondering van de in artikel 5 onder c. van dit besluit genoemde vluchten.

Artikel 9

De exploitant laat op de luchthaven luchthavenluchtverkeer toe zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting niet tot een overschrijding leidt van de in artikel 10 opgenomen grenswaarden. Het maximaal aantal helikopterbewegingen per jaar is 10.950.

Artikel 10

De ligging van handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten zijn weergegeven in onderstaande tabel 1.

Tabel 1:

LIGGING HANDHAVINGSPUNT	COÖRDINATEN HANDHAVINGSPUNTEN (RD)		GRENSWAARDE in dB(A) L_{den}
	x	y	
H1 (oost)	249.879	609.279	74,9
H2 (west)	249.690	609.231	74,3

De handhavingspunten en de daarvoor geldende grenswaarden zijn tevens aangegeven op de bij dit besluit behorende kaart 1 'luchthavengebied en handhavingspunten'.

1.d. Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 11

Het luchthavengebied, bedoeld in artikel 8.47 van de Wet, is vastgesteld zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende kaart 1 'luchthavengebied en handhavingspunten'.

Artikel 12

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet worden vastgesteld:

- de geluidscontouren van 70, 56 en 48 dB(A) L_{den} , bedoeld in artikel 9, onder b, c en d van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven op kaart 2 'Contouren in verband met geluidbelasting';
- de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contour, bedoeld in artikel 9, onder a, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven op kaart 3 'Contouren in verband met het extern veiligheidsrisico';
- de veiligheidsgebieden, bedoeld in artikel 9, onder e, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven op kaart 4 'Veiligheidsgebieden';
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9, onder f, van het Besluit burgerluchthavens zoals weergegeven op Kaart 5 'Hoogtebeperkingen rondom luchthaven' en kaart 5 'Hoogtebeperkingen rondom de heliport'.

Artikel 13

Artikel 12, tweede, derde en vierde lid, van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied dat is gelegen buiten het luchthavengebied zoals aangegeven op kaart 1 en binnen de geluidscontour van 48 dB(A) L_{den} , met dien verstande dat in het derde lid, onder b, van het voornoemd artikel 12 voor 56 dB(A) L_{den} moet worden gelezen 48 dB(A) L_{den} .

1.e. Rapportage

Artikel 14

De op grond van artikel 13 van de Regeling burgerluchthavens geregistreerde en berekende gegevens worden eens per jaar gerapporteerd aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 15

Indien hiertoe aanleiding is kunnen Gedeputeerde Staten de in artikel 14 genoemde termijn wijzigen, tot ten hoogste eens per kwartaal.

Artikel 16

De in artikel 14 bedoelde rapportage heeft betrekking op het hele gebruiksjaar en wordt binnen twee weken na afloop van het betreffende tijdvak ingediend bij Gedeputeerde Staten.

1.f. Slotbepalingen

Artikel 17

Zo lang de twee windturbines op de posities met de RD-coördinaten 230.004, 609.323 en 249.672, 609.314 nog aanwezig zijn, mogen van of naar de heliport Eemshaven geen vluchten worden uitgevoerd.

Artikel 18

Dit luchthavenbesluit treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking in het provinciaal blad.

Artikel 19

Dit luchthavenbesluit wordt aangehaald als: "luchthavenbesluit heliport Eemshaven".

Groningen, 16 februari 2016.

Gedeputeerde Staten voornoemd:

, voorzitter.

, secretaris.

2. KAARTEN BEHORENDE BIJ HET LUCHTHAVENBESLUIT HELIPORT EEMSHAVEN

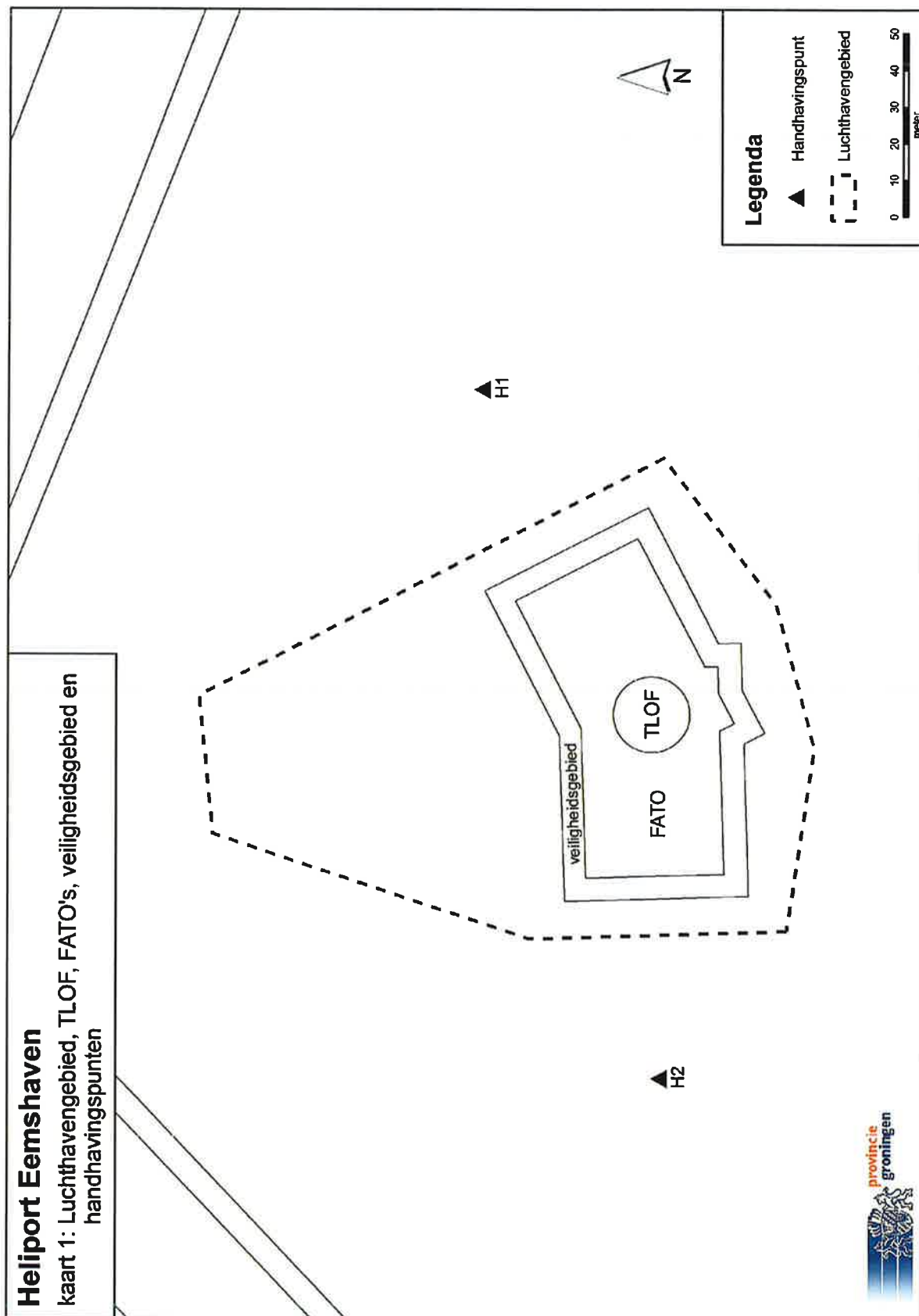
Kaart 1: Luchthavengebied, TLOF, FATO's, veiligheidsgebieden en handhavingspunten

Kaart 2: Contouren in verband met de geluidbelasting

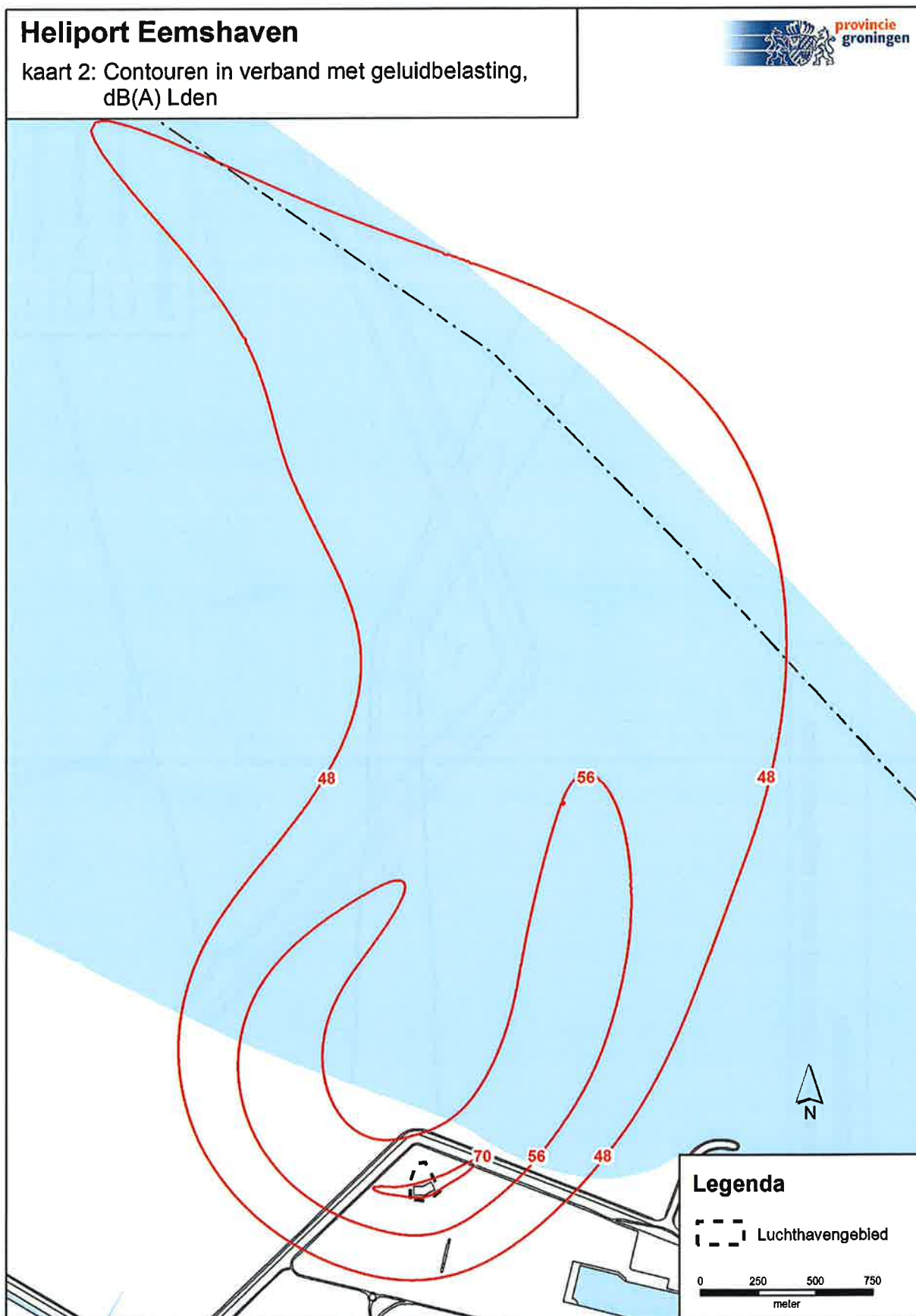
Kaart 3: Contouren in verband met het extern veiligheidsrisico

Kaart 4: Hoogtebeperkingen

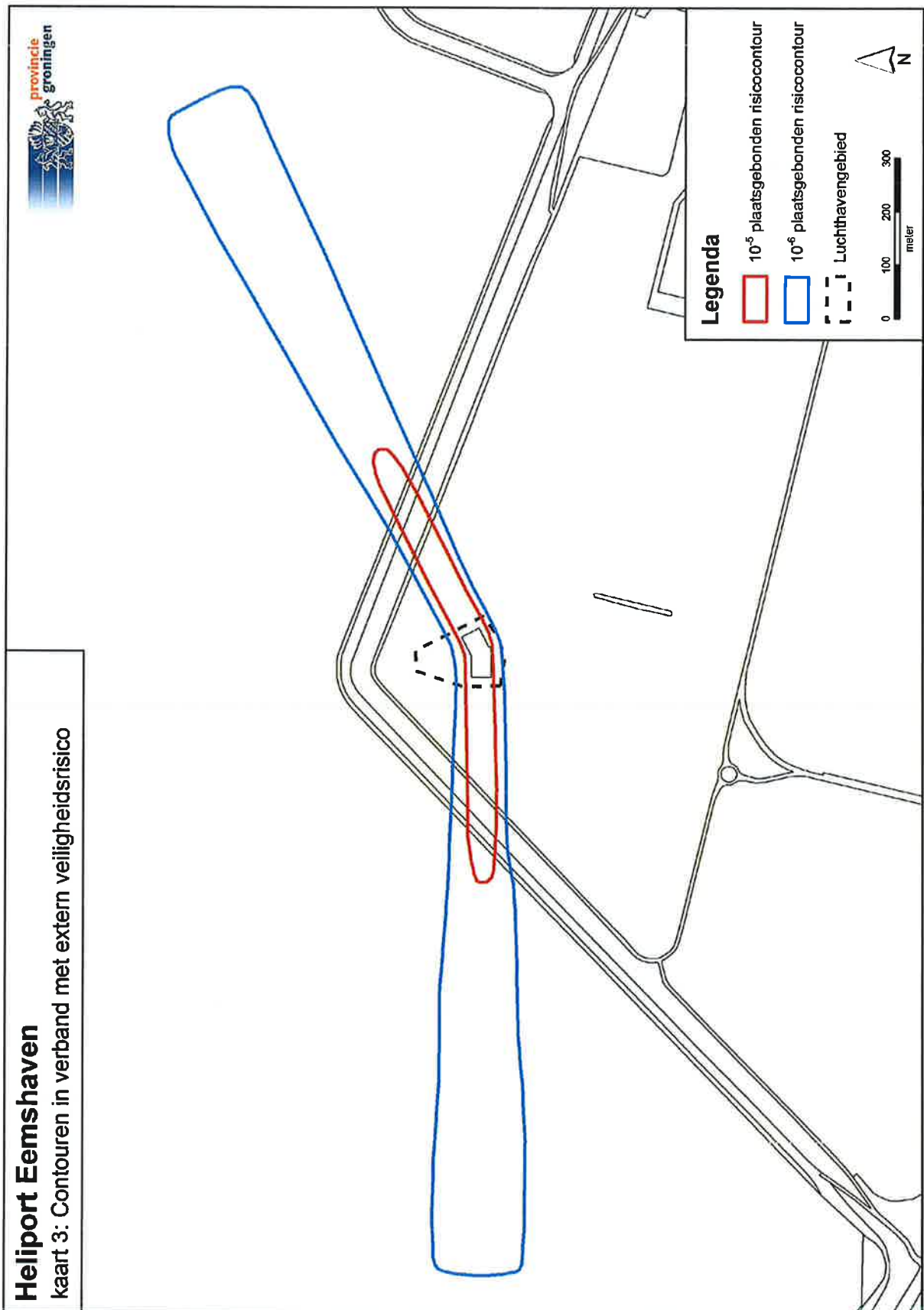
2.a. Kaart 1: Luchthavengebied, TLOF, FATO's, veiligheidsgebieden en handhavingspunten



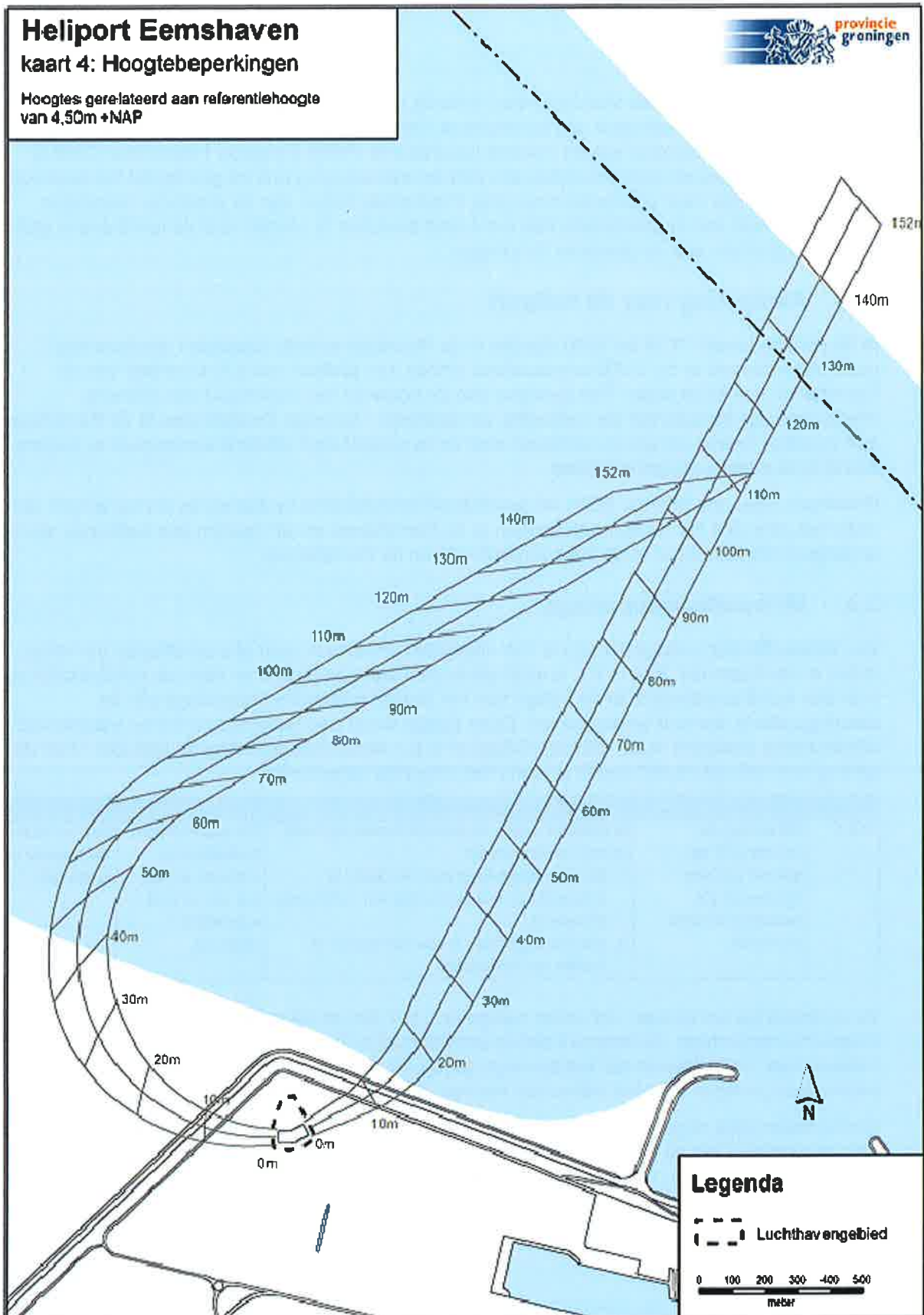
2.b. Kaart 2: Contouren in verband met de geluidsbelasting



2.c. Kaart 3: contouren in verband met het extern veiligheidsrisico



2.d. Kaart 4: Hoogtebeperkingen



3. TOELICHTING

3.a. Bevoegd gezag

Op 18 december 2008 is de Wet luchtvaart zodanig gewijzigd dat er een nieuw stelsel van besluiten ontstond ten behoeve van luchthavens. Deze wetwijziging, bekend onder de naam Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML), trad op 1 november 2009 in werking. Voor regionale burgerluchthavens had de wetwijziging ook tot gevolg dat het bevoegd gezag van het Rijk naar provincies over ging. Provinciale Staten van de provincie Groningen dienen op grond van de gewijzigde Wet luchtvaart besluiten te nemen voor de luchthavens gelegen binnen de grenzen van de provincie Groningen.

3.b. Aanleiding voor de heliport

In de periode tussen 2014 en 2030 worden in de Noordzee enkele duizenden windturbines geplaatst, waarvan er ca. 2.500 windturbines binnen een afstand van 130 kilometer van de Eemshaven komen te staan. Ten behoeve van de bouw en het onderhoud van offshore windparken zijn transporten per helikopter noodzakelijk. Vanwege de afstanden is de Eemshaven een gunstige locatie om als uitvalshaven voor de te ontwikkelen offshore windparken te dienen, zowel in de aanleg- als gebruiksfase.

Groningen Seaports (hierna: GSP) wil de offshore windindustrie faciliteren en ervoor zorgen dat deze industrie zich kan blijven ontwikkelen in de Eemshaven en wil daarom een helikopter start- en landingsplaats realiseren in de directe nabijheid van de Eemshaven.

3.c. Milieueffectrapportage

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een uitgebreid onderzoek naar allerlei effecten op natuur, milieu en leefbaarheid. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit en kan ook noodzakelijk zijn voor een luchthavenbesluit. In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage zijn de toetsingscriteria hiervoor weergegeven. Deze bijlage bevat een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Voor de aanleg van helikopterluchthavens is hierin het volgende opgenomen:

Bijlage	Activiteiten	Gevallen (drempelwaarde)	Plannen	Besluiten
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2. en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

De onderhavige luchthaven valt onder categorie D 6.1 van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Dit betekent dat de activiteit valt onder artikel 7.2, 1^o lid onder b van de Wet milieubeheer, wat betekent dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteit zodanige belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben, dat een m.e.r. nodig is.

Omdat belangrijke negatieve milieueffecten, met name voor het Natura 2000-gebied Waddenzee niet op voorhand zijn uit te sluiten, is er voor gekozen de stap van de m.e.r.-beoordeling over te slaan en de volledige m.e.r.-procedure te doorlopen.

Aan dit luchthavenbesluit liggen tevens de bevindingen uit deze milieueffectrapportage ten grondslag.

3.d. De aanvraag

In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven in welke gevallen Provinciale Staten een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling dienen te nemen voor een luchthaven. De vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist indien de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour en/of de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} (geheel of gedeeltelijk) buiten het luchthavengebied valt.

Bij de aangevraagde helikopterluchthaven liggen de 56 dB(A) geluidcontour en de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour buiten de begrenzing van het luchthavengebied, waardoor een luchthavenbesluit vereist is.

De inhoud van de aanvraag (ontvangen op 9 februari 2016) is getoetst aan artikel 10 van de Luchtvaartverordening provincie Groningen (provinciaal blad nr. 19, 16 mei 2013). Hieruit kan worden geconcludeerd dat de aanvraag voldoende informatie beschikt en derhalve in behandeling kan worden genomen. Op grond van artikel 3 van de Luchtvaartverordening kan een aanvraag tot vaststelling van een luchthavenbesluit door Provinciale Staten worden omgezet in en behandeld als een aanvraag tot vaststelling van een luchthavenregeling. Dit kan indien zij dat op grond van de ingediende gegevens of uit beleidsmatige overwegingen aangewezen achten. Hiertoe is geen aanleiding.

In de aanvraag is het beoogde gebruik van de heliport Eemshaven beschreven. Hierbij is ten behoeve van berekeningen op grond van geluid en externe veiligheid uitgegaan van een maximaal gebruik.

3.e. Toetsing aan provinciaal beleid

Het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen was eerder opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Groningen (POP) dat medio 2015 afliep. Als opvolger hiervan is een Ontwerp-Omgevingsvisie opgesteld, die in maart-april 2015 ter inzage heeft gelegen. Op basis van het college-akkoord 'Vol vertrouwen' heeft het nieuwe college van Gedeputeerde Staten de Ontwerp-Omgevingsvisie en de Ontwerp-Omgevingsverordening herzien en opnieuw ter inzage gelegd (1 februari tot en met 14 maart 2016).

De Omgevingsvisie bevat de integrale, strategische lange termijnvisie voor de fysieke leefomgeving. In de herziene Omgevingsvisie is als nieuw zoekgebied voor de helikopter start- en landingsplaats ten behoeve van de offshore windindustrie de locatie van de aanvraag opgenomen, is aangegeven dat voor deze locatie 2 windturbines in de noordwest hoek van het Eemshaventerrein moeten worden verwijderd en zijn de strekdammen van de Eemshaven (en de directe omgeving daarvan) aangewezen als zoekgebied voor vervangende locaties voor de twee te verwijderen windturbines. De (ontwerp herziene) Omgevingsverordening sluit hier op aan.

Hoewel de nieuwe Omgevingsvisie en Omgevingsverordening nog niet van kracht zijn, toetsen wij de aanvraag voor het onderhavige luchthavenbesluit aan het beleid neergelegd in de ontwerpen hiervan. Ook door de gemeente Eemshaven wordt geanticipeerd op de inhoud van de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening.

De aanvraag voor dit luchthavenbesluit is in overeenstemming met de (ontwerp herziene) Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

3.f. Het luchthavenbesluit en gebruikruimte

Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door Provinciale Staten. In het luchthavenbesluit wordt beslist over de gebruikruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het luchthavenbesluit het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. De bepalingen die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

Op grond van artikel 8.47 Wet luchtvaart jo. artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens zijn op de kaarten bij dit luchthavenbesluit ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van en rond de luchthaven aangegeven:

- contouren ter aanduiding van het 10^{-5} en 10^{-6} PR;
- geluidcontouren van 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} ;
- contouren ter aanduiding van veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met vliegveiligheid.

Op de luchthaven of binnen een afstand van 6 kilometer daarvan is geen apparatuur voor luchtverkeerscommunicatie, -navigatie of -begeleiding aanwezig, waardoor geen contouren voor hoogtebeperkingen in verband met de goede werking van deze apparatuur zijn vereist.

Op de luchthaven is geen instrumentbaan categorie I, II of III aanwezig, waardoor geen beperkingen ten aanzien van vogel aantrekkende werking en grondgebruik zijn vereist.

De luchthaven is niet buiten de daglichtperiode geopend, waardoor een aanduiding van een laserstraalvrij gebied niet aan de orde is.

Berekeningen en invoerscenario

Ten behoeve van de aanvraag om een luchthavenbesluit zijn berekeningen uitgevoerd voor geluid en externe veiligheid. Deze berekeningen zijn uitgevoerd volgens de in artikel 4 resp. artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven wijzen. In artikel 4 is bepaald dat de L_{den} -contouren en -grenswaarden moeten worden berekend overeenkomstig bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens. De berekeningen van de aanvraag zijn uitgevoerd met de L_{den} tool, dat is gebaseerd op dit berekeningsvoorschrift, en is gebaseerd op vooraf bepaalde vliegroutes die in beginsel door helikopters worden gevolgd. Ondanks dat hier in de praktijk, door welke omstandigheden dan ook, van af kan worden geweken, zijn dit de meest waarschijnlijke vliegroutes. Ook bij berekening ten behoeve van rapportages wordt uitgegaan van deze vliegroutes.

In art. 5 is bepaald dat de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren en het totaal risicogewicht worden berekend overeenkomstig het in bijlage 2 van de regeling opgenomen voorschrift. De berekeningen voor externe veiligheid zijn uitgevoerd met het programma GEVERS, dat is gebaseerd op dit voorschrift.

Op grond van artikel 6 van de Regeling burgerluchthavens moeten bij de berekeningen dezelfde geprognosticeerde gebruiksgegevens van de luchthaven worden gebruikt.

Het gebruik van de helikopterluchthaven zal voor het grootste deel (ca. 70%) bestaan uit middelgrote helikopters, en voor het overige deel uit grote en kleine helikopters. De helikopterluchthaven is ontworpen voor helikopters met een maximale diameter van 25 meter. Het gehanteerde invoerscenario betreft een totaal van 10.950 helikopterbewegingen (dat is een beweging in de start- óf in de landingsfase) per jaar, waarbij is uitgegaan van een maximaal startgewicht van 10.600 kg.

De helikopterluchthaven is enkel geschikt voor starts en landingen onder Visual Flight Rules (vliegen op zicht), waardoor uitsluitend tijdens de daglichtperiode mag worden gevlogen. Voor de aanvraag is er van uitgegaan dat 85% van de vluchten tussen 7.00 en 19.00 uur plaatsvindt.

Voor verdere uitgangspunten van het gehanteerde invoerscenario voor de berekeningen wordt verwezen naar (§3.2 van) de aanvraag.

Handhavingspunten

Het luchthavenbesluit dient ten minste handhavingspunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan te bevatten. De hoogte van de grenswaarden voor geluid op deze handhavingspunten wordt afgestemd op de bij de aanvraag gevoegde berekening overeenkomstig artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens. Indien er in de berekende situatie ook woonbebouwing met een aaneengesloten karakter gelegen is op of in de nabijheid van de 56 dB(A) L_{den} -geluidscontour, moet op deze locatie ook een handhavingspunt met een grenswaarde voor de geluidsbelasting worden opgenomen. Hiervan is bij de heliport Eemshaven geen sprake.

De grenswaarden op de handhavingspunten leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen geschiedt overeenkomstig de Wet luchtvaart. Gedeputeerde Staten zijn hiertoe bevoegd.

Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de aanvraag zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat ook bij een maximaal gebruik van de heliport de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van NO_x , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ niet zullen worden overschreden en dat de bijdrage van de heliport verwaarloosbaar is. Uit berekeningen van stikstofdeposities vanwege het (maximale) gebruik van de heliport is gebleken dat deze verwaarloosbaar zijn ten opzichte van de jaarlijkse achtergronddepositie in het studiegebied.

3.g. Ruimtelijke beperkingen

Op basis van het invoerscenario voor de berekeningen voor geluid en externe veiligheid zijn ingevolge artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens de volgende contouren bepaald:

- a. contouren ter aanduiding van het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico;
- b. geluidscontour van 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} ,

Ingevolge artikel 4 van het Besluit burgerluchthavens hebben deze grenswaarden betrekking op een aaneengesloten periode van 12 maanden. Wij rekenen deze van 1 januari t/m 31 december.

De 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren en de 56 dB(A) L_{den} -contour vormen ingevolge de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Binnen de 10^{-5} PR-contour 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} PR-contouren 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} PR-contour bevinden zich thans geen woningen of kwetsbare gebouwen.

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) L_{den} .

Binnen de 48 dB(A) L_{den} -contour zijn geen woningen of andere geluidgevoelige gebouwen aanwezig. Als uitwerking van de afweging als bedoeld in artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens bepalen wij in dit besluit het verbod 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).

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 zijn de volgende relevant:

- c. contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- d. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.

Artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens bepaalt dat de veiligheidsgebieden moeten worden bepaald overeenkomstig bijlage 3 bij die Regeling.

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'). De aanvraag en dit luchthavenbesluit zijn getoetst aan de 4^e versie (van juli 2013) van deze richtlijn.

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.

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 bestemmingsplan 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 voor het betreffende gebied een bestemmingsplan of beheersverordening overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen. Dit betreft de in artikel 8.7 genoemde aspecten, met uitzondering van het genoemde in lid 2 sub d van dit artikel.

3.h. Vliegveiligheid

Namens de aanvrager is onderzoek verricht naar de vliegveiligheid. Relevante aspect hierbij is de vliegveiligheid in verband met turbulentie veroorzaakt door windturbines (MER helikopter start- en landingsplaats Eemshaven, bijlage 9, Deel II, Hoofdstuk 3 'Toelichting: Risico's rond windturbines'). Omdat er hiervoor geen normen of algemeen geaccepteerde kaders zijn, is dit een literatuuronderzoek. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de verandering in windsnelheid vooral vlak achter de turbinebladen, ter hoogte van de rotoras het grootst is, dat de effecten bij veranderingen in windsnelheden boven 3,6 m/s reëel gevaar op kunnen leveren en dat de turbulentie (/veranderingen in windsnelheden) op afstanden groter dan 250 meter van de windturbine niet meer zo groot zijn dat sprake is van belangrijke gevaren.

De gebieden met hoogtebeperkingen liggen op een kortste afstand van ca. 270 meter van de meest dichtbijgelegen windturbine (ten oosten van de helikopterluchthaven). Op die kortste afstand ligt de andere zijde van het gebied met hoogtebeperkingen op een afstand van ca. 395 meter van die windturbine. Op dit punt vliegen de helikopters laag (met een stijghoek van 4,5% ca. op ca. 15 meter hoogte). Op het punt waar de minimum vlieghoogte ca. 30 meter is, zijn de afstanden tot het gebied met hoogtebeperkingen minimaal ca. 450 en maximaal ca. 605 meter. Hierdoor is binnen het beperkingengebied een afstand groter dan 250 meter aan te houden en is de vlieghoogte op de korte afstand van de windturbines nog zo laag dat de hoogte met de maximale turbulentie niet hoeft te worden doorkruist. Daarbuiten is het voor de piloot mogelijk om, ook buiten de beperkingengebieden, routes te kiezen die vanuit vliegveiligheid optimaal zijn. Vanwege voorgaande zien wij geen belangrijke bezwaren op het gebied van vliegveiligheid.

3.i. Effecten op natuur

Voor het Natura 2000-gebied Waddenzee zijn de regeringsdoelstellingen bescherming en behoud van de Waddenzee als natuurgebied. Als onderdeel hiervan zijn in het Beheersplan Waddenzee beheersmaatregelen voor de burgerluchtvaart geformuleerd. In het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee (besluit van 14 januari 1999) zijn deze doelstellingen geformaliseerd. De doelstellingen zijn uitgewerkt in een minimum-vlieghoogte van 450 meter boven het milieubeschermingsgebied Waddenzee. Uitzonderingen hierop zijn (onder andere) het deel van de vlucht dat noodzakelijk is om op te stijgen of landen, situaties waarin lager vliegen in het belang van de veiligheid noodzakelijk is en bij ijsafzetting op de rotorbladen. In artikel 1 van het voornoemde besluit is aangegeven dat onder het milieubeschermingsgebied Waddenzee wordt verstaan het gebied dat is aangegeven op de kaart bij dit besluit. Wij merken op het op deze kaart aangeduide milieubeschermingsgebied niet overeenkomt met het milieubeschermingsgebied (stiltegebied) zoals wij dat hebben aangewezen in de Provinciale omgevingsverordening. Bij laatste zijn de ingevolge de Wet geluidhinder vastgestelde geluidzones voor industrieterreinen (waaronder het terrein Eemshaven) uitgezonderd van het milieubeschermingsgebied (stiltegebied).

Omdat heliport Eemshaven grenst aan het Natura 2000-gebied Waddenzee is een Passende Beoordeling uitgevoerd in het kader van de vergunningprocedure voor de Natuurbeschermingswet. Hieruit is gebleken dat de effecten zijn beperkt tot de directe omgeving van de vliegroutes en dat wanneer de vlieghoogte hoger dan 450 meter is, effecten zijn uitgesloten. Het aantal te verwachten aanvaringen is nihil. Doordat vliegroutes zo snel mogelijk aansluiten op de vaargeul is er een ruime afstand tot de hoogwatervluchtplaatsen, belangrijke foerageergebieden en zeehondenligplaatsen, waardoor significant negatieve effecten zijn uitgesloten.

3.j. Onderscheid grenswaarden en regels

De gebruiksmogelijkheden van een luchthaven worden in het luchthavenbesluit vastgelegd in grenswaarden en regels. In de systematiek van de RBML, zoals opgenomen in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, bestaat een belangrijk onderscheid in de toepassing van regels en grenswaarden.

Grenswaarden

De grenswaarden geven de exploitant en gebruikers van de heliport gezamenlijk een milieugebruiksruimte en dus niet de exploitant of één of meerdere gebruikers specifiek. De veroorzaakte belasting voor de omgeving vloeit immers voort uit het samengestelde gedrag van de exploitant en de gebruikers. In het geval een grenswaarde wordt overschreden, ligt de bevoegdheid tot het opleggen van een maatregel bij Gedeputeerde Staten.

Een maatregel is gericht tot diegene die het in zijn vermogen heeft deze uit te voeren en is in beginsel niet begrensd in tijd of gebruiksjaar. Gedeputeerde staten leggen een maatregel op zolang zij van oordeel zijn dat de maatregel bijdraagt aan het terugdringen van de belasting binnen de grenswaarden. Een maatregel kan worden ingetrokken als de betrokkenen zelf orde op zaken stellen door bijvoorbeeld aanpassingen in het gebruik van de luchthaven door te voeren. De maatregel kan betrekking hebben op alle onderwerpen waarover Gedeputeerde Staten op grond van de wet bevoegd zijn. Een op te leggen maatregel zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen van behoorlijk bestuur, zoals die onder meer in de Algemene wet bestuursrecht zijn verwoord. Betrokkenen hebben de mogelijkheid om vooraf hun zienswijze met betrekking tot de maatregel kenbaar te maken. Overtreding van een maatregel kan bestraft worden met een bestuurlijke boete.

Regels

Regels kunnen zich tot alle sectorgenoten richten, maar eenieder is daarop wel individueel aanspreekbaar. De wet verplicht de geadresseerde van een regel om zich aan die regel te houden op straffe van een bestuurlijke boete. De mogelijkheid tot het opleggen van een bestuurlijke boete is in de Wet luchtvaart geformuleerd als een bevoegdheid van het bevoegde gezag en niet als een verplichting. Ook deze bevoegdheid ligt bij Gedeputeerde Staten.

Rapportage

Handhaving gebeurt op basis van gegevens die de exploitant aan Gedeputeerde Staten rapporteert. De eisen aan de rapportage zijn geregeld in de Regeling burgerluchthavens. Op grond van artikel 14 van deze regeling houdt de exploitant een register bij met daarin de op grond van dit artikel verplichte gegevens, aangeduid in bijlage 7 bij de regeling. Omdat in dit luchthavenbesluit geen totaal risicogewicht is opgenomen, zijn de rapportages over het externe veiligheidsrisico niet vereist. Met toepassing van artikel 8.54 lid 2 van de Wet schrijven wij voor dat de rapportages geen betrekking dienen te hebben op een kwartaal, maar op een gebruiksjaar. Indien daar toe aanleiding is, bijvoorbeeld als het gebruik het geraamde gebruik overstijgt, kunnen GS voor de rapportages na afloop van een (nader te bepalen) kwartaal eisen.

3.k. Afweging overige grenswaarden of regels

In dit luchthavenbesluit zijn grenswaarden en regels opgenomen voor geluid. Op grond van artikel 8.44, lid 3 Wet luchtvaart, kan een luchthavenbesluit verdere regels of grenswaarden bevatten die noodzakelijk zijn met het oog op het externe veiligheidsrisico of de lokale luchtverontreiniging. In de hiervoor weergegeven paragraaf 'Ruimtelijke beperkingen' is aangegeven dat er binnen de vastgestelde 10^{-6} PR-contour geen woningen, bedrijfswoningen en/of beperkt kwetsbare gebouwen liggen. Het is daarom niet nodig om voor het aspect externe veiligheid nog aanvullende grenswaarden of regels te stellen. Wel geldt op grond van artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens een verplichting voor Provinciale Staten om elke vijf jaar na vaststelling van het luchthavenbesluit de contouren voor 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebonden risico op basis van het feitelijk gebruik te berekenen. Deze berekening wordt openbaar gemaakt.

Gelet op de resultaten van de berekeningen voor de (lokale) luchtverontreiniging (zie §3.f van deze toelichting) en de effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee (zie §3.i van deze toelichting) is er geen aanleiding voor het stellen van regels of grenswaarden voor deze aspecten.

3.1. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2: Dit artikel beschrijft de ligging van de luchthaven waarop dit luchthavenbesluit van toepassing is. De kadastrale nummering betreft de situatie februari 2016.

Artikel 3: De coördinaten geven het midden van de TLOF aan.

Artikel 4: Groningen Seaports NV is aangewezen als exploitant. De daadwerkelijke exploitatie en/of het gebruik kunnen door derden worden uitgevoerd. Groningen Seaports kan een gewenste opvolging van verantwoordelijkheden (privaatrechtelijk) met die derde(n) regelen. Groningen Seaports blijft voor de bepalingen ingevolge dit luchthavenbesluit de eindverantwoordelijke.

Artikel 5: Dit artikel beoogt beperkingen te stellen aan de aard van de vluchten. Veruit de meeste vluchten zullen vluchten van- en naar de windparken op zee zijn. Een beperkt deel zal daarnaast kunnen bestaan uit HEMS-vluchten, tankvluchten en zakelijk verkeer. Wij zien geen aanleiding hier strikte grenzen aan te stellen. Wel is met dit artikel recreatief gebruik nadrukkelijk uitgesloten.

Artikel 7: Een gebruiksjaar kan ook anders worden bepaald. Vooralsnog is hier geen aanleiding toe.

Artikel 9 en 10: In artikel 10 zijn de grenswaarden vastgelegd die de gebruiksruimte van de luchthaven bepalen. De invoergegevens die gebruikt zijn voor de berekening zijn vastgelegd in de aanvraag. Ook ten behoeve van de berekening gehanteerde routes maken deel uit van de aanvraag. Deze voorschriften begrenzen de gebruiksruimte en daarmee de hinder veroorzaakt door het vliegverkeer begrensd, met binnen die begrenzing een zekere flexibiliteit in het gebruik van de luchthaven. Bij de berekeningen ten behoeve van de rapportage over de geluidsbelasting in de handhavingpunten kunnen vluchten van maatschappelijk belang (HEMS- en SAR- vluchten en vluchten ten behoeve van de uitoefening van politietaken) buiten beschouwing blijven. Dit neemt niet weg dat, indien de grenswaarden niet worden overschreden, deze wel bij de berekening kunnen worden betrokken.

Artikel 11: Zie de toelichting op de kaartbijlage 1.

Artikel 12: Dit artikel legt de beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. Zie tevens de toelichting op de kaarten 2 t/m 4 bij dit besluit.

Artikel 13: Op grond van de Wet geldt een verbod op nieuwbouw van woningen en geluidsgevoelige gebouwen in de 56 dB(A) L_{den} -contour. Bij de heliport Eemshaven is binnen deze contour geen sprake 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) L_{den} -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).

Artikel 14 t/m 16: Het toezicht op de gebruiksruimte door Gedeputeerde Staten gebeurt aan de hand van de in deze artikelen voorgeschreven rapportages. De rapportage heeft ingevolge artikel 14 betrekking op een gebruiksjaar. In het geval het gebruik het met de aanvraag geraamde gebruik overstijgt, en dit gevolgen kan hebben die zouden kunnen leiden tot de noodzaak van handhaving, kunnen GS op grond van artikel de termijn waarop de rapportage betrekking heeft terugbrengen naar het eind van een of meerdere nader te bepalen kwarta(a)l(en).

3.m. Toelichting op de kaartbijlagen

Kaart 1 - 'Luchthavengebied, TLOF, FATO's, veiligheidsgebieden en handhavingspunten'

Op kaart 1 wordt het luchthavengebied van de heliport Eemshaven weergegeven, zijnde het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven. Het luchthavengebied maakt geen deel uit van de beperkingengebieden aangegeven op de kaarten 2 t/m 4. Op grond van artikel 13 van het Besluit burgerluchthavens moeten veiligheidsgebieden worden bepaald en vastgesteld. bepaalt Artikel 7 van de Regeling burgerluchthavens bepaalt dat deze gebieden worden bepaald overeenkomstig bijlage 3 bij die regeling. Het veiligheidsgebied is aan de hand van de betreffende voorschriften bepaald.

Kaart 2 - 'Contouren in verband met de geluidbelasting':

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat de dosismaat L_{den} (in dB(A)) wordt gebruikt voor het berekenen van de geluidbelasting. L_{den} is een jaargemiddelde geluidsbelasting. De wijze waarop de contouren moeten worden berekend is nader uitgewerkt in artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens, waarbij is aangegeven dat het in bijlage 1 van die regeling opgenomen rekenvoorschrift moet worden gehanteerd. Artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} -contouren moeten worden opgenomen in het luchthavenbesluit.

Kaart 3 - 'Contouren in verband met het extern veiligheidsrisico':

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat het beperkingengebied met betrekking tot het externe-veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risicocontouren. Op grond van artikel 5, lid 1, van het besluit is de vaststelling van een luchthavenbesluit vereist indien de contour van het plaatsgebonden risico van 10^{-6} buiten het luchthavengebied valt. Dit is bij de heliport Eemshaven het geval. De wijze waarop deze contour moet worden berekend is middels artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens vastgelegd. Hierin wordt doorverwezen naar het rekenvoorschrift opgenomen in bijlage 2 bij die regeling. De externe veiligheidscontour is met het berekeningsprogramma GEVERS, dat gebaseerd is op dit rekenvoorschrift, bepaald. Dat de op kaart 3 van het luchthavenbesluit weergegeven contouren hiervan afwijken komt doordat deze contouren overeenkomstig paragraaf 6.1 van het rekenvoorschrift zijn gestileerd. De contouren van kaart 3 bij dit luchthavenbesluit omvatten de met de berekening bepaalde contouren.

Kaart 4 - 'Hoogtebeperkingen':

In artikel 14 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat in verband met de vliegveiligheid beperkingen worden gesteld aan de hoogte van obstakels in de omgeving van de luchthaven. De definiëring van deze hoogtebeperkingen wordt gedaan in artikel 8 lid 2 van de Regeling burgerluchthavens. In dit artikel wordt doorverwezen naar specifieke onderdelen van de internationale richtlijn ICAO Annex 14 Volume II. De gebieden met hoogtebeperkingen zijn aan de hand van de betreffende voorschriften bepaald.

