

**MEDEDELINGSNOTITIE HELIKOPTER START-
EN LANDINGSPLAATS EEMSHAVEN**

GRONINGEN SEAPORTS

10 april 2014
077262659:E - Vrijgegeven
B02047.000107.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Waarom deze mededelingsnotitie?	3
1.2	Betrokken partijen	4
1.3	Procedure.....	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Doel en achtergrond	7
2.1	Doel.....	7
2.2	Achtergrond	7
3	Voorgenomen activiteit en te onderzoeken alternatieven in het MER	10
3.1	Voorgenomen activiteit.....	10
3.2	Ruimtelijke mogelijkheden start- en landingsplaats	13
4	Aanpak en effectbeoordeling	19
4.1	Te verwachten effecten	19
4.2	Beoordelingskader.....	20
4.3	Methodiek effectbeschrijving en beoordeling in het MER	21
5	Beleidskader, benodigde besluiten en procedure	23
5.1	Beleidskader en wet- en regelgeving	23
5.2	Benodigde besluiten	23
5.3	Besluiten, procedure en vervolg	24
Bijlage 1	Bronnen	26
Bijlage 2	Kaartmateriaal	27
Bijlage 3	Managementsamenvatting Eemshaven Offshore Wind strategie	36
Colofon		37

1 Inleiding

1.1 WAAROM DEZE MEDEDELINGSNOTITIE?

Groningen Seaports (hierna: GSP) wil een helikopter start- en landingsplaats in de directe nabijheid van de Eemshaven realiseren. Deze start- en landingsplaats dient ter ondersteuning van de offshore windindustrie. 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 wil GSP zorgen voor een goede infrastructuur voor haar klanten. Een heli start- en landingsplaats draagt hier aan bij.

GSP doorloopt hiervoor een m.e.r.-procedure

In het Besluit m.e.r. 1994 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 m.e.r. staat beschreven dat voor het aanleggen van een helikopterhaven een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, gekoppeld aan het nemen Luchthavenbesluit. In het tekstkader is de tekst uit het Besluit m.e.r. opgenomen waarin de m.e.r.-beoordelingsplicht is verwoord.

Bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 (hierna Besluit m.e.r.) zoals laatstelijk gewijzigd 1 april 2011:

De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart is m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of uitsluitend geschikt is voor het starten en landen van helikopters.

Uit de Natuurbeschermingswet 1998 volgt dat, wanneer op voorhand significant negatieve effecten op een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten, een passende beoordeling gemaakt moet worden.

De passende beoordeling moet bepalen of de kans op significant negatieve effecten reëel is. Alleen wanneer de instandhoudingsdoelen van het gebied geen gevaar kunnen lopen mag er een vergunning worden verleend.

Een passende beoordeling kan een onderdeel van het planMER zijn. Dit is aan de orde indien één of meer activiteiten die in een plan worden voorzien significante gevolgen kunnen hebben op een Natura 2000-gebied.

Wanneer een passende beoordeling moet worden uitgevoerd dient tevens de m.e.r.-procedure doorlopen te worden. Vanwege de ligging van de toekomstige heli start- en landingsplaats in de directe omgeving van het Natura 2000 gebied "De Waddenzee" wordt voor dit project direct de m.e.r.-procedure doorlopen. De stap van de m.e.r.-beoordeling wordt daarmee overgeslagen.

De besluiten waarvoor de MER wordt opgesteld is zijn:

- Luchthavenbesluit
- Bestemmingsplan

Eerste stap m.e.r.-procedure is publicatie Mededelingsnotitie

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen in de besluitvorming. In de m.e.r.-procedure worden twee producten gemaakt: een Mededelingsnotitie en een Milieueffectrapport (hierna: MER). Met voorliggende Mededelingsnotitie kondigt GSP formeel aan een m.e.r.-procedure te zullen doorlopen voor het realiseren van een heli start- en landingsbaan in de directe nabijheid van de Eemshaven. In deze Mededelingsnotitie wordt ingegaan op de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER.

1.2 BETROKKEN PARTIJEN

Betrokken partijen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bij de m.e.r.-procedure betrokken partijen:

Initiatiefnemer

Groningen Seaports
Contactpersoon: Y. Oostelbos
Postbus 20004
9930 PA Delfzijl

Bevoegd gezag luchthavenbesluit

Provincie Groningen
Contactpersoon: J. Spakman
Postbus 610
9700 AP Groningen

Commissie voor de milieueffectrapportage

De m.e.r.-procedure en met name de rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) geeft alle belanghebbenden de garantie dat de besluitvorming een toetsbare weg doorloopt, waarbij inspraak en advies wezenlijke elementen zijn. De Commissie m.e.r. wordt voor dit project vrijwillig gevraagd advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen Milieueffectrapport. De Commissie m.e.r. wordt betrokken bij het toetsen van het Milieueffectrapport.

Belanghebbenden

Belanghebbenden krijgen de mogelijkheid om gedurende zes weken zienswijzen in te dienen op het voornemen uit deze mededeling.

1.3 PROCEDURE

De m.e.r.-procedure begint met de publicatie van deze Mededelingsnotitie, waarin GSP haar voornemen voor het realiseren van een heli start- en landingsplaats kenbaar maakt. De Mededelingsnotitie wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan eenieder inspreken en aangeven wat in het MER moet worden onderzocht om een goed besluit te kunnen nemen. In paragraaf 5.3 is een nadere toelichting op de procedure opgenomen.

Zienswijzen op de Mededelingsnotitie kunnen ten tijde van de ter inzage legging schriftelijk worden verzonden naar:

Provincie Groningen

O.v.v. Zienswijze Heli start- en landingsplaats Eemshaven

Contactpersoon: J. Spakman

Postbus 610

9700 AP Groningen

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 van deze mededelingsnotitie wordt ingegaan op het doel en achtergrond van het project. De voorgenomen activiteit wordt toegelicht in hoofdstuk 3. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de in het MER te onderzoeken alternatieven en/of varianten.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de te verwachten effecten, het beoordelingskader en de methodiek van effectbeschrijving en –beoordeling.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 een beschrijving gegeven van het relevante beleidskader, de te nemen besluiten en de te volgen procedure.

2 Doel en achtergrond

2.1 DOEL

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.

Een helikopter start- en landingsplaats vormt een aanvullende faciliteit van de Eemshaven, welke van grote toegevoegde waarde is. 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. Daarnaast kan de start- en landingsplaats ook gebruikt worden voor vluchten van maatschappelijk belang en biedt het de mogelijkheid voor beloodsing en voor bijvoorbeeld ambulance- en traumavluchten om daar te tanken.

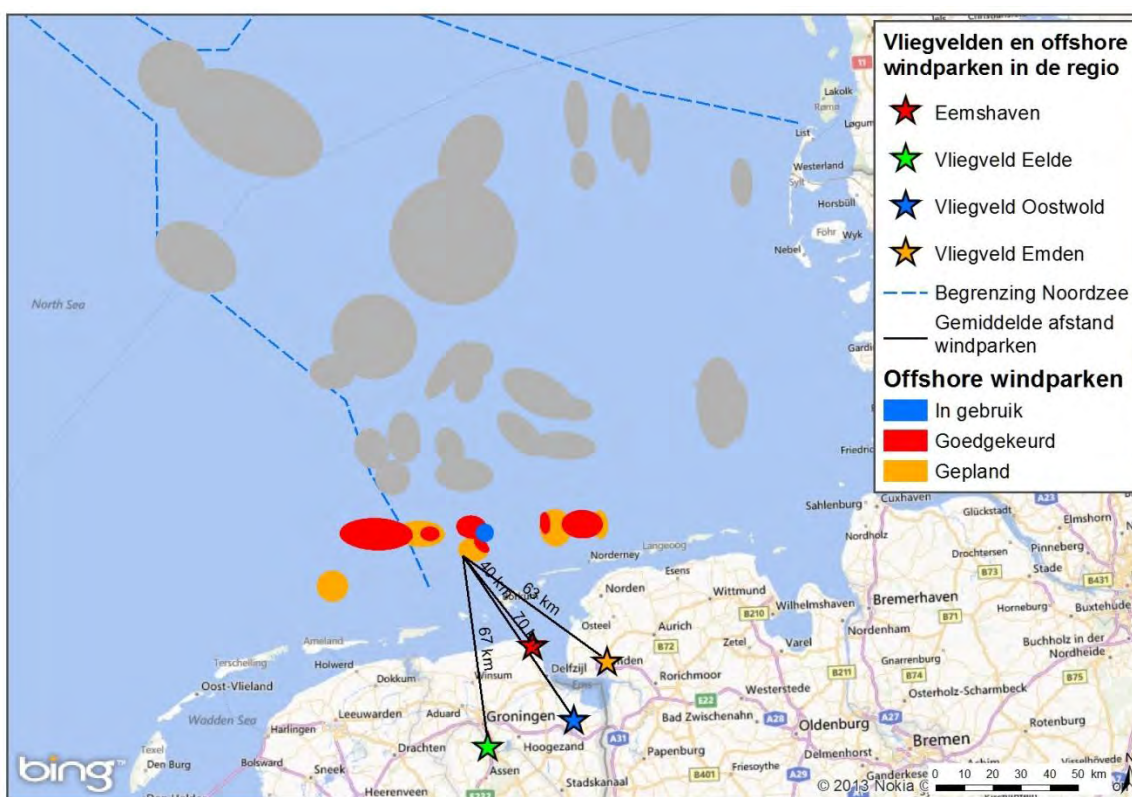
2.2 ACHTERGROND

In de periode tussen 2014 en 2020 worden in de Noordzee enkele duizenden windturbines geplaatst. Het grootste deel daarvan wordt gerealiseerd op het Duitse continentale plat. 2500 van deze windturbines komen binnen een afstand van 130 kilometer van Eemshaven te staan. Dit is een relatief kleine afstand en maakt de Eemshaven een gunstige locatie om als uitvalshaven te dienen voor de offshore windindustrie, zowel in de aanleg- als gebruiksfase.

Bij de bouw van offshore windparken wordt vaak gebruik gemaakt van schepen (om het materiaal te vervoeren) en helikopters (om personeel bovenop de windturbines af te zetten voor assemblagewerkzaamheden en voor het vervoer van werknemers van en naar werkschepen en werkplatforms). Na de aanlegfase kan de Eemshaven ook in de gebruiksfase een belangrijke rol spelen. Voor het onderhoud van offshore windturbines gebruiken exploitanten vaak helikopters om inspectievluchten uit te voeren. Tijdens deze vluchten wordt onderhoudspersoneel van en naar de windturbines gebracht. Dat betekent dat door een helikopter start- en landingsplaats de Eemshaven een meer permanente functie kan krijgen als uitvalshaven voor 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 het loodswezen. Bedrijven die zich nu melden bij de Eemshaven geven aan interesse te hebben voor een helikopter start- en landingsplaats.

De Eemshaven is geografisch gezien een goede locatie om de helikopter start- en landingsplaats te vestigen. Een belangrijke factor is de gunstige geografische ligging ten opzichte van de geplande windparken. Kortere vluchten betekent minder milieubelasting en lagere kosten. De bestaande vliegvelden Eelde en Oostwold liggen verder naar het zuiden, waardoor de vliegafstand vanaf deze vliegvelden tot de windparken groter is. Andere vliegvelden langs de Noordzeekust, zoals Den Helder, liggen op grotere afstand van de offshore windparken dan de Eemshaven.

De Duitse havenstad Emden beschikt ook over een vliegveld waar vandaan helikoptervluchten van en naar offshore windparken worden uitgevoerd. Dit vliegveld ligt weliswaar noordelijker dan de hierboven genoemde vliegvelden, maar de Eemshaven ligt dichterbij de geplande offshore windparken dan Emden. Afbeelding 1 toont de ligging van de verschillende vliegvelden en de gemiddelde vliegafstand naar de windparken.



Afbeelding 1: Afstanden van verschillende vliegvelden tot offshore windparken

Helikopter start- en landingsplaats	Gemiddelde afstand tot middelpunt offshore windpark
Eemshaven	40
Emden	63
Groningen Airport Eelde	67
Oostwold	70

Tabel 1: Afstanden van verschillende vliegvelden tot offshore windparken

Ten opzichte van Emden zal een helikopter start- en landingsplaats nabij de Eemshaven per vlucht naar een offshore windpark een reductie van circa 7 minuten vliegtijd opleveren. Per retourvlucht scheelt dat bijna een kwartier. Per vlieguur kost een helikopter ten behoeve van de offshore ruwweg € 5.000 of meer. Een helikopter start- en landingsplaats is voor GSP daarom ook van strategisch belang, met name om de concurrentie met andere noordwest Europese havens ten gunste van de offshore windindustrie aan te kunnen. Dit blijkt ook uit onderzoek van de RebelGroup in samenwerking met Deutsche Offshore Consult in opdracht van de provincie Groningen, waarin staat dat de Eemshaven zich comparatief onderscheidt op het gebied van de nabijheid van offshore windparken, ruimte en de snelheid waarmee de haven benaderd en verlaten kan worden. In het rapport wordt genoemd dat 'een relatieve zwakte is de afwezigheid van een duidelijke propositie op het gebied van ontsluiting door de lucht (heliport). Iets wat alle andere havens wel hebben' en als advies wordt gegeven dat een heliport een aantrekkelijke investering is. Het onderzoeksrapport is opgenomen in Bijlage 3 van deze notitie.

Clustering van offshore activiteiten is zeer belangrijk voor potentiële gebruikers. Afhankelijk van weersomstandigheden, afstand en dus kosten moet men een keuze hebben om per helikopter of per schip mensen en materialen te vervoeren. Om deze reden is het noodzakelijk dat de start- en landingsplaats zich in de directe nabijheid van de Eemshaven bevindt.

Naast de gunstige ligging is de Eemshaven reeds een belangrijke haven voor de offshore windindustrie. GSP faciliteert de offshore windindustrie door onder andere bedrijventerreinen en kades te realiseren. Verschillende bedrijven uit deze sector opereren vanuit de Eemshaven. Zo worden in de haven windturbineonderdelen opgeslagen, die vervolgens per schip naar één van de windparken worden gevaren.

Omdat de meeste offshore windparken tussen 2014 en 2020 worden ontwikkeld streeft GSP naar een tijdige realisatie van de helikopter start- en landingsplaats. Om potentiële exploitanten en bedrijven uit de offshore windindustrie te informeren is snel duidelijkheid omtrent het voornemen noodzakelijk.

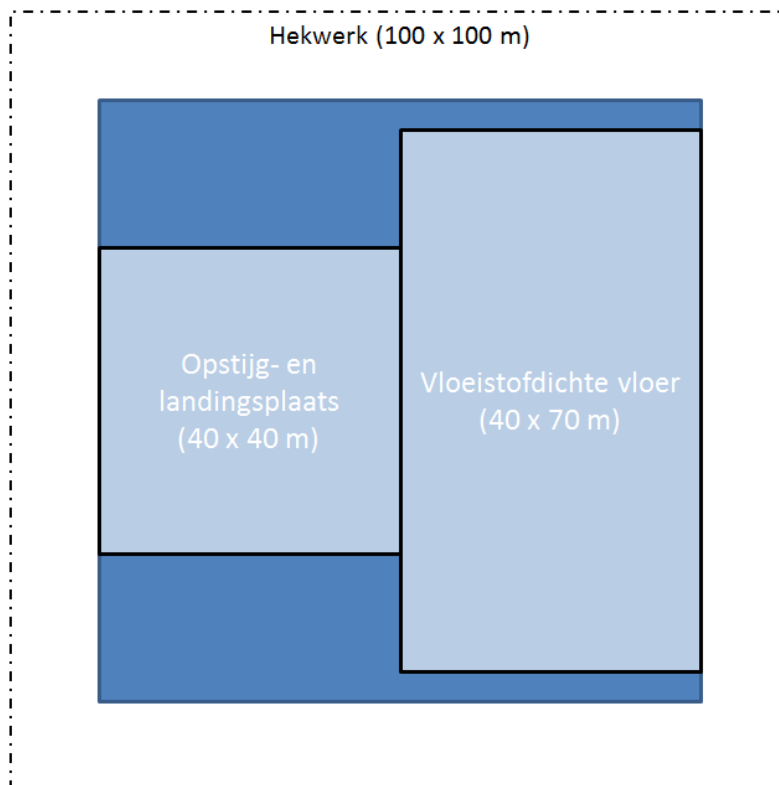
3

Voorgenomen activiteit en te onderzoeken alternatieven in het MER

3.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

De voorgenomen activiteit bestaat uit een gebied van minimaal 100 bij 100 meter. Dit betreft het grondoppervlak voor de start- en landingsplaats. De activiteit zal grotendeels in de lucht plaatsvinden. De activiteit op de grond, de start- en landingsplaats, bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een gebied waar de helikopters opstijgen en landen.
- 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.



Afbeelding 2: Schematische weergave voorgenomen activiteit

Naast een start- en landingsplaats en parkeerplaatsen voor helikopters dient de start- en landingsplaats te beschikken over basisvoorzieningen zoals een brandblusinstallatie en brandstofopslag. GSP 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. Zo kunnen een kantoorgebouw of andere gebouwen op het terrein een plaats krijgen. Gebouwen zijn niet binnen de 100 x 100 meter grondoppervlak voor de start- en landingsplaats meegenomen. De komst van gebouwen vergroot dus het benodigde terreinoppervlak.

Type helikopters

GSP wil de helikopter start- en landingsplaats toegankelijk maken voor helikopters in civiel gebruik. Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium heeft vliegtuigen en helikopters gecategoriseerd op basis van geluidsproductie. Voor de geluidberekeningen in het m.e.r. wordt een maximaal representatieve inschatting gemaakt van de type helikopters. Het type helikopters dat van de start- en landingsplaats gebruik gaat maken valt onder geluidscategorie tot en met 14.

Obstakelvrije vlakken

Om ervoor te zorgen dat helikopters veilig kunnen opstijgen en landen is in de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) vastgelegd dat een helikopter start- en landingsplaats voor het luchthavenbesluit 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. Objecten als windturbines, hoogspanningsmasten- en leidingen, kerktoren en schoorstenen mogen dus niet door deze vlakken steken. Een helikopter start- en landingsplaats beschikt in principe over twee van dergelijke obstakelvrije vlakken. Afbeelding 3 toont een schematische weergave van een obstakelvrije vlak.

Voor de helikopter start- en landingsplaats gelden de volgende afmetingen voor de obstakelvrije vlakken.



Afbeelding 3: Schematische weergave obstakelvrij vlak.

Vliegbewegingen

Het aantal vliegbewegingen van en naar de start- en landingsplaats hangt van verschillende factoren af. Het aantal windturbines op zee, de toegestane vliegtijden en de doeleinden waarvoor de start- en landingsplaats gebruikt gaat worden spelen een rol. De uitgangspunten voor de vliegbewegingen zijn hieronder beschreven.

Doeleinden

De helikopter start- en landingsplaats wordt niet alleen voor opengesteld voor helikoptervluchten ten behoeve van de offshore windindustrie, ook andere commerciële vluchten, zoals recreatieve vluchten naar

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

Daarnaast wordt de start- en landingsplaats mogelijk gebruikt voor vluchten van maatschappelijk belang. Dit zijn onder andere ambulance- en traumavluchten, waarbij de heli start- en landingsplaats de traumahelikopters de mogelijkheid kan bieden om te tanken.

Vliegtijden

Helikoptervluchten worden uitgevoerd tussen 7.00 uur 's ochtends en 23.00 uur 's avonds. Het vliegen zal op zicht plaatsvinden. Dat wil zeggen dat in geval van dichte mist of duisternis geen vluchten mogelijk zijn. De start- en landingsplaats is jaarrond opengesteld voor helikoptervluchten binnen de openingstijden en aanvullende beperkingen zoals zicht en mist.

Aantal vluchten

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven zijn 2500 offshore windturbines binnen een straal van 130 kilometer van de Eemshaven gepland, met name op het Duitse deel van het continentale plat van de Noordzee. De verwachting is dat deze turbines in de periode 2014-2020 gerealiseerd worden. GSP gaat er vanuit dat, wanneer deze turbines geplaatst zijn, elke turbine twee keer per jaar per helikopter bezocht wordt voor onderhoud. Dit betekent dat rond 2020 ongeveer 5.000 vluchten¹ per jaar worden uitgevoerd. Tot het moment dat de 2500 turbines gerealiseerd zijn zal het aantal vluchten toenemen. De snelheid waarmee het aantal vluchten toeneemt tot de genoemde 5.000 hangt af van de snelheid waarin de offshore windparken ontwikkeld worden.

Naast de vluchten ten behoeve van de offshore windindustrie worden van en naar de start- en landingsplaats ook vluchten met andere doeleinden uitgevoerd, zie bovenstaand, onder 'doeleinden'.

Naast de vluchten voor het onderhoud van de windturbines wordt ook rekening gehouden met andere vluchten. We gaan er daarom uit dat er 105 vluchten per week plaatsvinden van en naar de helikopter start- en landingsplaats. Per dag wordt een maximum van 15 vluchten aangehouden. Dit aantal is inclusief andere vluchten van commerciële belang, zoals recreatieve vluchten naar Borkum en vluchten van maatschappelijk belang.

¹ 1 vlucht bestaat uit 2 vliegbewegingen (1 keer heen en 1 keer terug).

3.2 RUIMTELIJKE MOGELIJKHEDEN START- EN LANDINGSPLAATS

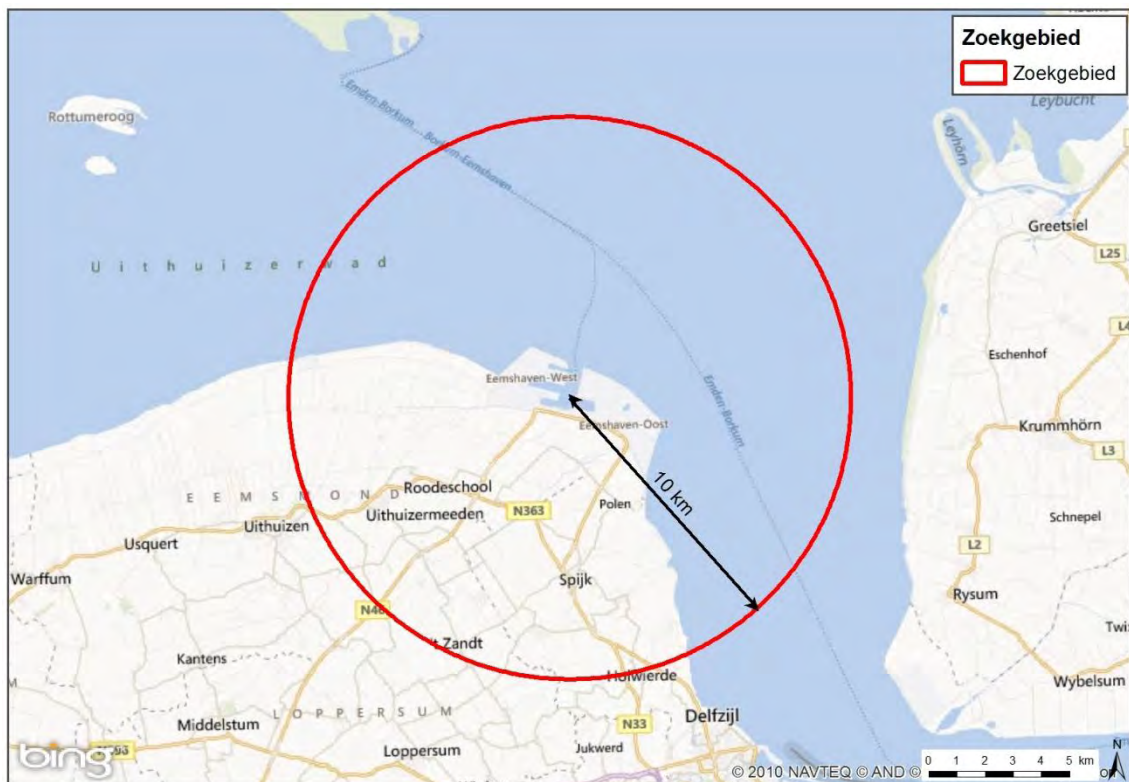
Om te bepalen waar de helikopter start- en landingsplaats mogelijk gerealiseerd kan worden is een ruimtelijke analyse van de omgeving nodig. In deze mededeling is door middel van een trechtering toegewerkt naar een aantal gebieden in de buurt van de Eemshaven waar de start- en landingsplaats gevestigd kan worden. Deze trechtering heeft plaatsgevonden door het doorlopen van de volgende stappen:

- Stap 1: Bepalen zoekgebied helikopter start- en landingsplaats;
- Stap 2: Inventarisatie conflicterende bestemmingen inclusief veiligheidsafstand;
- Stap 3: Bepalen mogelijke locaties helikopter start- en landingsplaats.

De stappen inclusief uitwerking zijn hieronder toegelicht.

Stap 1: Bepalen zoekgebied heli start en landingsplaats

Een eerste stap die is gezet is het bepalen van het zoekgebied waarbinnen gezocht wordt naar locatie alternatieven voor de heli start- en landingsplaats. Als zoekgebied is een gebied met een straal van 10 kilometer rondom het Eemshaven geselecteerd (zie Afbeelding 4).



Afbeelding 4: Zoekgebied helikopter start- en landingsplaats Eemshaven.

De straal van 10 kilometer is gekozen omdat GSP de helikopter start- en landingsplaats zo dicht mogelijk bij de Eemshaven wil ontwikkelen. Hier is reeds sprake van industriële activiteiten. Door de helikopter start- en landingsplaats dichtbij deze industriële zone te plaatsen wordt het rurale karakter van de omgeving zo min mogelijk aangetast. Bovendien betekent een situering zo dicht mogelijk bij industriële activiteiten en de offshore windparken een zo beperkt mogelijke milieubelasting. Tot slot is een afstand groter dan 10 kilometer economisch niet interessant. Vanaf een afstand van meer dan 10 kilometer is het

vliegveld van Emden dichterbij de offshore windparken gelegen dan de helikopter start- en landingsplaats. Emden vormt dan een interessantere optie dan Eemshaven.

Op Afbeelding 4 is te zien dat een groot deel van het zoekgebied bestaat uit de Waddenzee. Dit deel van het zoekgebied valt direct af. Een start- en landingsplaats op zee is geen optie omdat de Waddenzee een Natura 2000-gebied is. Bovendien zijn de investeringen voor een locatie op zee te hoog.

De keuze om binnen een straal van 10 kilometer te zoeken naar een geschikte locatie voor een helikopter start- en landingsplaats betekent dat bestaande vliegvelden niet als optie worden overwogen. Groningen Airport Eelde (tussen Groningen en Assen) en vliegveld Oostwold (ten noorden van Winschoten) liggen op een te grote afstand, respectievelijk op 39 kilometer en 30 kilometer (hemelsbreed), van de Eemshaven en worden niet in de m.e.r. onderzocht.

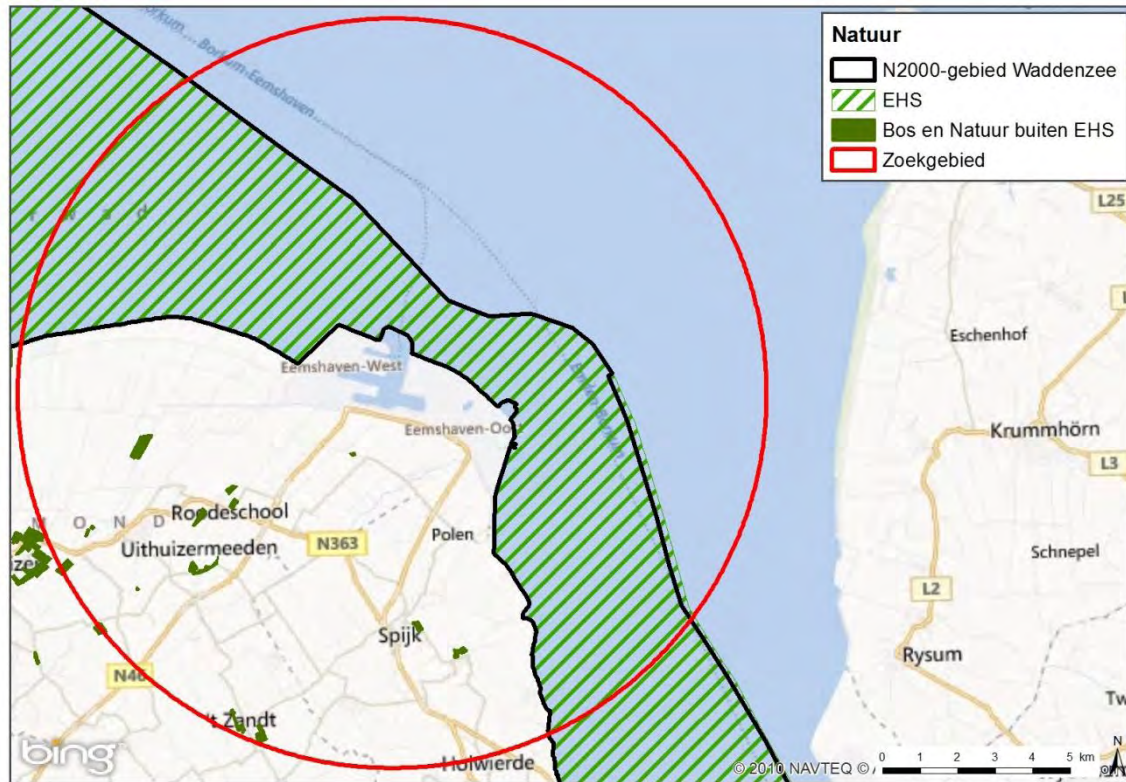
Het gebruik van deze bestaande vliegvelden als start- en landingsplaats voor helikopters bestemd voor de offshore windparken brengt grotere negatieve milieueffecten met zich mee. Helikopters moeten een grotere afstand overbruggen en stoten daardoor meer schadelijke stoffen uit. Daarnaast vliegen ze over relatief dichtbevolkte gebieden, waardoor meer mensen hinder kunnen ondervinden.

Stap 2: Inventarisatie conflicterende bestemmingen inclusief veiligheidsafstand

In stap 2 zijn alle conflicterende bestemmingen en functies in beeld gebracht, waardoor het zoekgebied voor een nieuwe heli start- en landingsplaats is verkleind. In deze analyse is gekeken naar de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen die nog in het gebied voorzien zijn.

Huidige situatie

Uit eerder onderzoek is gebleken dat het havengebied geen geschikte omgeving is voor het realiseren van een heli start- en landingsplaats, omdat dit gebied geen obstakelvrije vlakken kent. Verspreid over het haventerrein staan windturbines, die het opstijgen en landen teveel belemmeren. Ook de Waddenzee valt af. De Waddenzee is aangemerkt als Natura 2000-gebied en behoort tevens tot de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS). Bovendien zou een helikopter start- en landingsplaats op zee te hoge investeringen vereisen. Afbeelding 5 toont de ligging van deze gebieden in het zoekgebied.



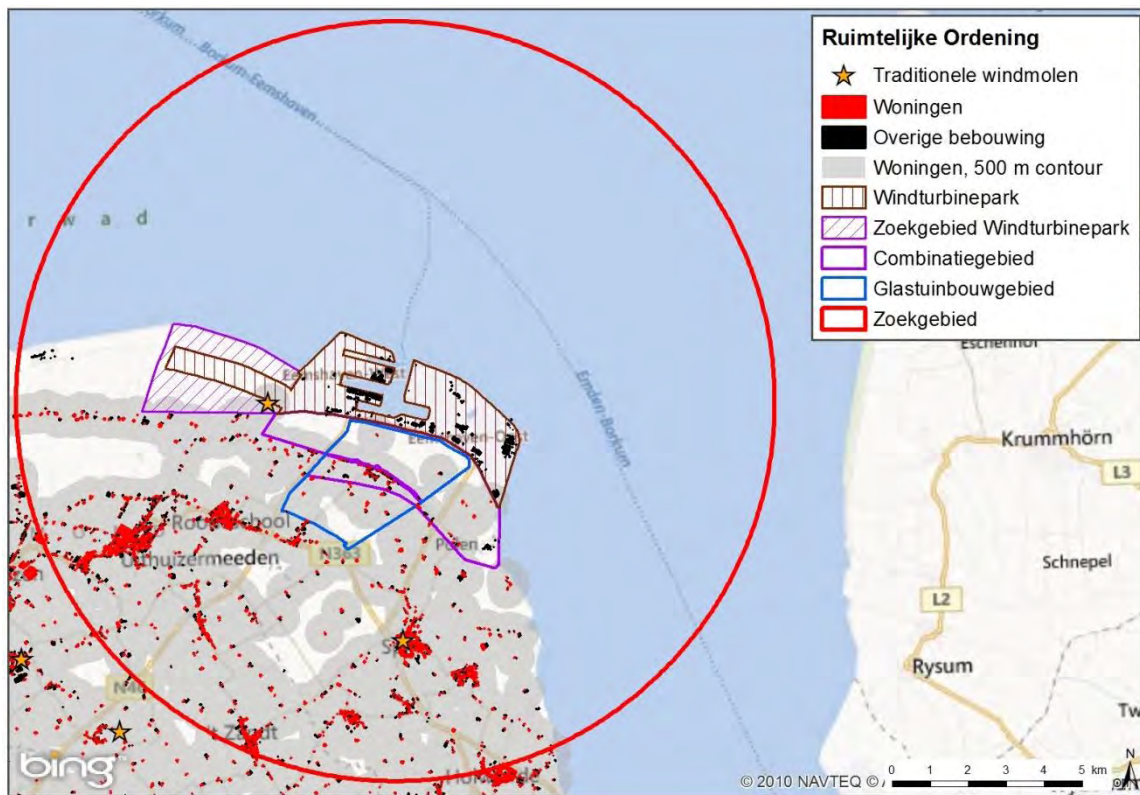
Afbeelding 5: Beschermd natuurgebieden in het zoekgebied.

Autonome ontwikkelingen

Provincie Groningen heeft het gebied ten zuiden van de Eemshaven aangewezen als gebied waarin windturbines geplaatst mogen worden. Ten westen van de Eemshaven staan reeds windturbines. Ook het gebied hier omheen is aangemerkt als zoekgebied voor windturbines. In verband met de benodigde obstakelvrije vlakken bij een helikopter start- en landingsplaats is het in de meeste gevallen niet mogelijk om de start- en landingsplaats te ontwikkelen in de directe nabijheid van windturbines.

De gemeente Eemsmond heeft in juli 2012 het bestemmingsplan Glastuinbouw vastgesteld. In dit bestemmingsplan is het gebied direct ten zuiden van de Eemshaven bestemd als locatie voor glastuinbouw. Dit bestemmingsplan is echter door Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Groningen in april 2013 afgekeurd. GS vond dat niet werd voldaan aan de wettelijke eis dat aannemelijk moet zijn dat het plan binnen 10 jaar wordt gerealiseerd. De provincie Groningen en de gemeente Eemsmond gaan samen onderzoeken of een nieuw bestemmingsplan kan worden opgesteld dat wel aan deze wettelijke eis voldoet. Ondanks deze onzekerheid is besloten het bestemmingsplan Glastuinbouw wel mee te nemen als ontwikkeling.

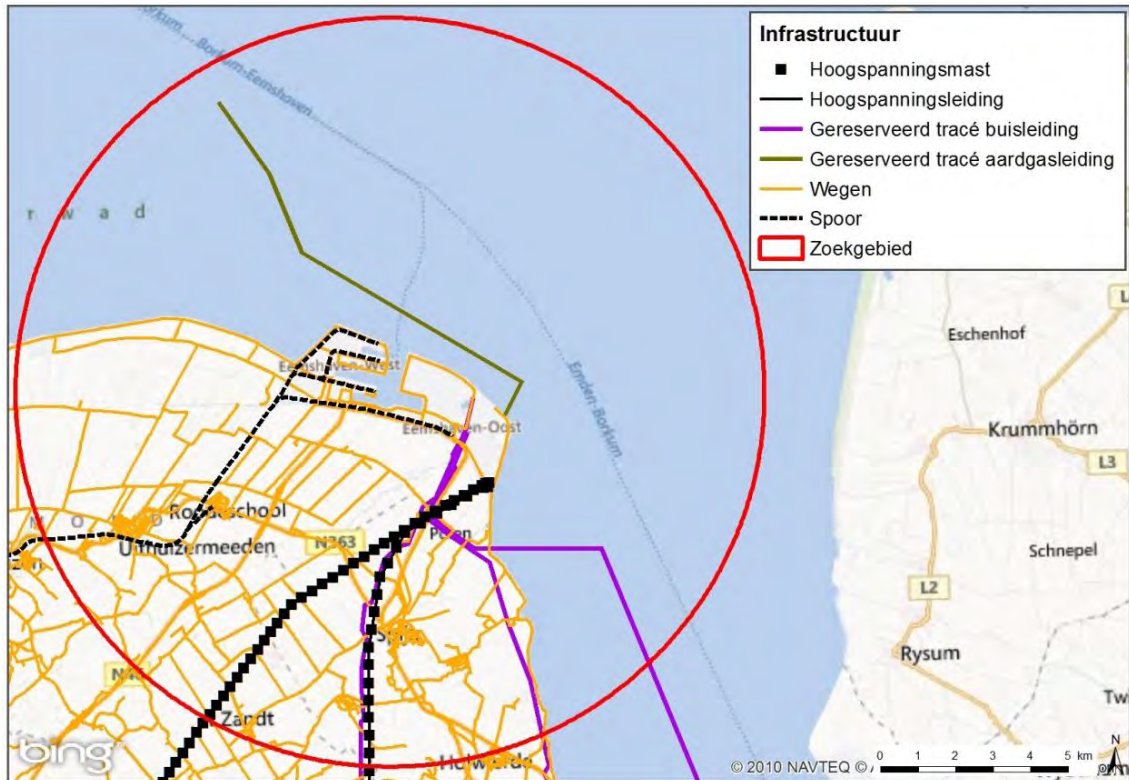
Verder zijn in het gebied een aantal kernen, boerderijen en losstaande woningen gelegen. Afbeelding 6 toont de verschillende conflicterende functies die in het zoekgebied aanwezig zijn.



Afbeelding 6: Bestaande en geplande ontwikkelingen binnen het zoekgebied.

Er geldt in principe geen wettelijke minimale afstand tussen woningen en een helikopter start- en landingsplaats. Om te voorkomen dat de helikopter start- en landingsplaats te dicht bij woningen zou worden gerealiseerd is een indicatieve contour van 500 meter aangehouden rondom woningen. Het streven is om de helikopter start- en landingsplaats op een zo groot mogelijke afstand van woningen te situeren.

Gebieden die een conflicterende bestemming hebben vallen niet in alle gevallen direct af. Uit een verkennend onderzoek is gebleken dat een combinatie van windturbines en een helikopter start- en landingsplaats mogelijk is in het gebied direct ten zuidwesten van de Eemshaven. Ook de combinatie van glastuinbouw en een helikopter start- en landingsplaats is mogelijk

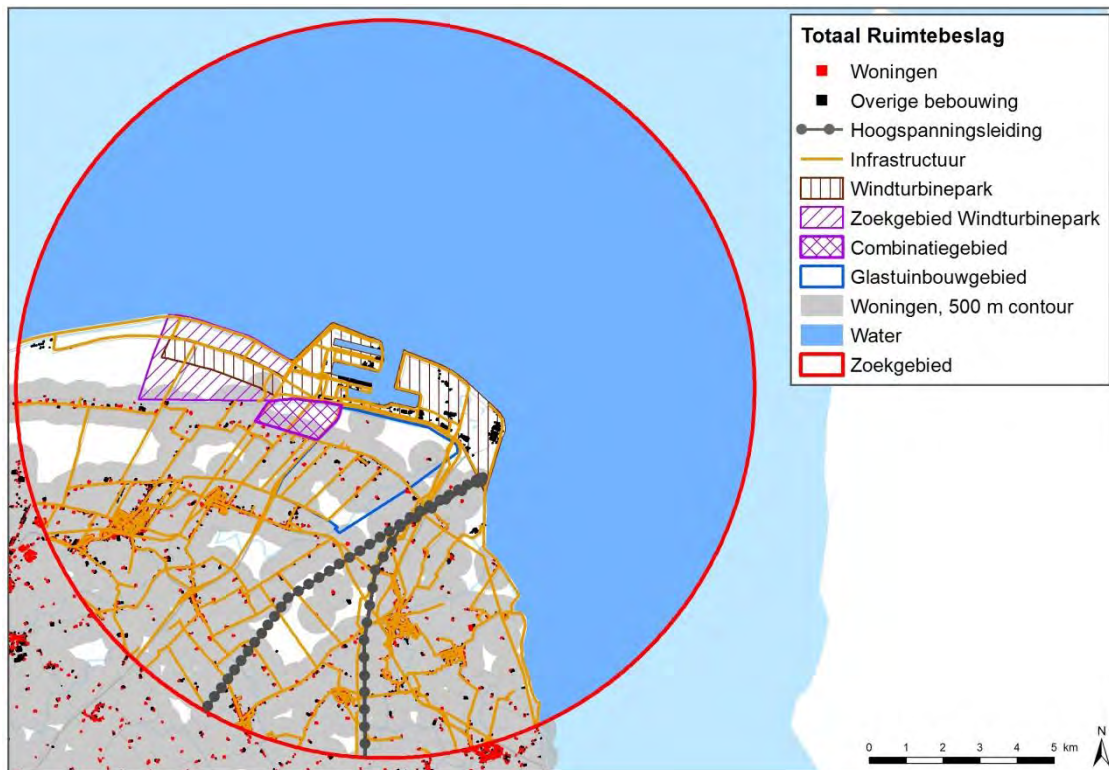


Afbeelding 7: Infrastructuur binnen het zoekgebied.

Naast bebouwing ligt in het zoekgebied verschillende infrastructuur die van invloed zijn op de vestiging van een helikopter start- en landingsplaats. Het betreft een aantal buisleidingen en twee hoogspanningsleidingen. Daarnaast lopen er een aantal wegen en een spoorlijn door het gebied (zie Afbeelding 7).

Stap 3: Bepalen mogelijke locaties heli start- en landingsplaats

Wanneer al deze informatie ten aanzien van conflicterende bestemmingen (zowel infrastructuur als ruimtelijke ordening) in het zoekgebied wordt gebundeld ontstaat de kaart die in Afbeelding 8 is te zien.



Afbeelding 8: Totaal ruimtebeslag in zoekgebied en mogelijke locaties helikopter start- en landingsplaats binnen een straal van 10 kilometer. In het combinatiegebied wordt is zowel glastuinbouw als een zoekgebied voor windturbinepark gepland.

Op basis van de stappen die in deze paragraaf zijn beschreven kan geconcludeerd worden dat meerdere gebieden overblijven waarin de helikopter start- en landingsplaats gerealiseerd kan worden. Dit zijn de witte vlekken in Afbeelding 8. In het MER worden voor deze gebieden de milieueffecten onderzocht. Op basis van de resultaten kan een voorkeurslocatie worden aangewezen.

4

Aanpak en effectbeoordeling

Het MER gaat in op de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven. Dit hoofdstuk laat zien welke effecten op voorhand te verwachten (paragraaf 4.1) zijn en aan de hand van welke criteria de effecten onderzocht zullen worden (paragraaf 4.2). Tenslotte wordt in paragraaf 4.3 beschreven welke methodiek ten aanzien van de effectbeschrijving en beoordeling wordt gebruikt.

4.1 TE VERWACHTEN EFFECTEN

De belangrijkste effecten van de aanleg en het gebruik van een helikopter start- en landingsplaats zijn te verwachten op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, vliegveiligheid, externe veiligheid, verkeer en natuur. Daarnaast zijn effecten op de volgende thema's te verwachten: bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie. In deze paragraaf worden de te verwachten effecten toegelicht.

In het MER wordt onderscheid gemaakt in de effecten tijdens de bouwfase en gebruiksfase van de heli start- en landingsplaats.

Luchtkwaliteit

Helikopters stoten broeikasgassen uit. Daarnaast is sprake van een verkeersaantrekkende werking van de start- en landingsplaats. Door middel van berekeningen wordt het effect op de luchtkwaliteit bepaald. Hierbij speelt stikstofdepositie een belangrijke rol.

Geluid

Helikopters produceren geluid wat effect heeft op omwonenden en diersoorten. De grootste geluidsbron in dit project is uiteraard het helikopterverkeer. In het MER wordt hier aandacht aan besteed door geluidsberekeningen uit te voeren en verschillende geluidcontouren in kaart te brengen: 70, 56 en 48 dB(A) Lden (vliegtuiggeluid). Ook cumulatie met andere geluidsbronnen in de omgeving wordt onderzocht.

Vliegveiligheid

Een belangrijk onderdeel van de start- en landingsplaats is de toegankelijkheid ervan via de lucht. Er zijn obstakelvrije zones nodig zodat helikopters veilig kunnen manoeuvreren. In het MER wordt voor elke locatie de vliegveiligheid beoordeeld.

Externe veiligheid

De locatie van de helikopter start- en landingsplaats bepaalt het veiligheidsrisico. In het MER worden berekeningen uitgevoerd om de externe veiligheidscontouren te bepalen.

Natuur

De effecten op natuur zijn zogenaamde indirecte effecten. Dat wil zeggen dat het vliegen van helikopters niet direct effect heeft op de natuur. Echter, zoals hierboven reeds is omschreven brengt helikopterverkeer

geluidproductie en emissie van schadelijke stoffen met zich mee. Deze zaken hebben wel een effect op de natuur. Met name stikstofdepositie speelt een belangrijke rol.

Landschap

In het MER wordt beoordeeld in welke mate de locaties van de start- en landingsplaats inpasbaar zijn in het landschap.

Cultuurhistorie en archeologie

Onder het aspect cultuurhistorie worden een aantal facetten begrepen: archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde. In het MER wordt het effect op aanwezige waarden onderzocht.

Bodem

Voor het aspect bodem wordt onderzocht wat de effecten zijn op de milieu hygiënische bodemkwaliteit. Activiteiten in het plangebied kunnen effect hebben op de bodemkwaliteit door bijvoorbeeld afstroming van hemelwater waarbij andere stoffen worden meegevoerd. Er wordt beoordeeld wat de gevolgen zijn van het toekomstig gebruik op de milieu hygiënische bodemkwaliteit.

Water

Door de ontwikkeling van het luchthavengebied zal er sprake zijn van verharding van oppervlak. De omvang wordt in het MER in beeld gebracht en in overleg met het waterschap wordt nagegaan of watercompensatie nodig is. Hemelwater van het terrein kan door het meevoeren van andere stoffen bovendien invloed hebben op de kwaliteit van grond- of oppervlaktewater. In het MER wordt onderzocht of dit effect is te verwachten. Verder wordt nagegaan of sprake is van afkoppeling van hemelwater naar watergangen en welke effecten dit met zich meebrengt.

4.2 BEOORDELINGSKADER

Op basis van de kenmerken van het studiegebied en de te verwachten effecten (zie paragraaf 4.1) is een beoordelingskader opgesteld. In het beoordelingskader zijn voor de relevante effecten beoordelingscriteria geformuleerd. In Tabel 2 is dit beoordelingskader opgenomen. Per aspect is in onderstaande tabel steeds gepresenteerd welke beoordelingscriteria worden gehanteerd om de effecten voor dat aspect te beschrijven. Doel is het MER toe te spitsen op de effecten die de besluitvorming kunnen ondersteunen.

Milieuaspect	Criterium
Luchtkwaliteit	Totale emissies naar lucht
	NO ₂ – jaargemiddelde concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	PM ₁₀ – jaargemiddelde concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
	PM ₁₀ – overschrijdingen grenswaarde 24-uursgemiddelde
	PM _{2,5} – jaargemiddelde concentratie [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
Geluid	Geluidgevoelige gebouwen, inclusief woningen binnen 70, 56 en 48 dB Lden-contour (vliegtuiggeluid)
	Ernstig gehinderden, geïllustreerd met piekgeluiden (L _{Amax}) behorende bij helikoptervluchten
	Woningen binnen 60, 50 en 40 dB L _{night} -contour (vliegtuiggeluid)
	Verandering geluidsbelasting door verkeersaantrekkende werking
Vliegveiligheid	Beschrijving veiligheidsproblematiek in de omgeving van Eemshaven, met name vanwege windmolens en hun effect op helikopters.
	Obstakelvrije vlakken.
	Kwalitatieve beschrijving van eventuele knelpunten vanwege wisselwerking tussen risicovolle bedrijven en helikopterverkeer.
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico
	Groepsrisico
Verkeer	Robuustheid wegennet
	Belastbaarheid van het wegennet
	Verkeersveiligheid
Natuur	Ruimtebeslag
	Verstoring
	Verdroging
	Stikstofdepositie Natura 2000-gebieden
	Sterfte van vogels door aanvaringen met helikopters
Landschap	Landschappelijke waarden
	Landschapsbeleving
	Ruimtelijke kwaliteit
Archeologie	Aantasting bekende archeologische waarden
	Aantasting archeologische verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Historische geografie
	Historische (steden) bouwkunde
Bodem	Bodemkwaliteit
Water	Beïnvloeding waterkwaliteit (grond- en oppervlaktewater)

Tabel 2: Beoordelingskader

4.3 METHODIEK EFFECTBESCHRIJVING EN BEOORDELING IN HET MER

Effectbeschrijving

In het MER zullen de positieve en negatieve (milieu)effecten van de alternatieven en varianten worden beschreven voor de aspecten luchtkwaliteit, geluid, vliegveiligheid, externe veiligheid, verkeer, natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie, bodem en water. Hierbij zal worden aangegeven of het tijdelijke of permanente effecten zijn.

In de effectbeschrijving in het MER worden de effecten zoveel mogelijk uitgedrukt in kwantitatieve grootheden (oppervlakten, aantallen, etc.). Daar waar dit niet mogelijk is, worden de effecten uitgedrukt in een kwalitatieve beoordeling (+/-) aan de hand van een zevenpuntsschaal met de volgende betekenis:

Score	Omschrijving
++	zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	positief ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
0	neutraal
0/-	licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
-	negatief ten opzichte van de referentiesituatie
--	zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie

Tabel 3: Zevenpuntsschaal

Bij de kwalitatieve beoordeling wordt de referentiesituatie neutraal gesteld (score nul). Indien een alternatief of variant ten opzichte van de referentiesituatie positief of zeer positief scoort, dan worden deze effecten aangeduid met respectievelijk + en ++. Indien een alternatief of variant tot negatieve effecten leidt, dan worden deze effecten aangeduid met - en --, afhankelijk van de ernst en omvang van het betreffende effect. In het MER wordt per criterium een toelichting gegeven.

Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling in het MER worden de effecten voor alle aspecten vertaald naar een kwalitatieve score. Deze vertaling vindt plaats door middel van expert judgement, op basis van de ernst van het effect, wettelijke normen, de status van gebieden en elementen, de aard van de aantasting (tijdelijk, permanent, omkeerbaar, onomkeerbaar) et cetera. Op basis van de effectbeschrijving en effectvergelijking die in het MER wordt uitgewerkt zal, hoewel dit strikt genomen niet noodzakelijk is, een voorkeursalternatief bepaald worden.

5

Beleidskader, benodigde besluiten en procedure

5.1 BELEIDSKADER EN WET- EN REGELGEVING

In Tabel 4 wordt het voor dit project relevante beleidskader weergegeven. Een toelichting op dit beleid wordt opgenomen in het Milieueffectrapport.

Beleidskader/wet- en regelgeving	
Europees beleid	EU Kaderrichtlijn Water (2008)
	Vogelrichtlijn (1979)
	Habitatrichtlijn (1992)
	Verdrag van Malta (1992)
Rijksbeleid	Flora- en faunawet (2002)
	Natuurbeschermingswet (1998)
	Monumentenwet (1998)
	Wet luchtvaart (2010)
	Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (2010)
	Wet geluidhinder (1979)
	Besluit Externe veiligheid Inrichtingen (2004)
	Wet ruimtelijke ordening (2006)
Provinciaal beleid	Provinciaal Omgevingsplan Groningen (2009)
	Provinciale Omgevingsverordening (2009)
Regionaal beleid	Vigerende bestemmingsplannen

Tabel 4: Beleidskader

5.2 BENODIGDE BESLUITEN

Om de heli start- en landingsplaats te realiseren zijn meerdere besluiten nodig. Dit betreffen onder meer besluiten in het kader van:

- Luchthavenbesluit;
- Bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning.

Afhankelijk van de uitkomsten van onderzoeken zijn ook nog de volgende besluiten mogelijk aan de orde:

- Vergunning Natuurbeschermingswet;
- Ontheffing Flora- en faunawet;
- Ontheffing provinciale omgevingsverordening.

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen ten behoeve van de volgende besluiten:

Besluit	Wetgeving	Bevoegd gezag
Luchthavenbesluit	Wet luchtvaart	Provincie
Bestemmingsplan	Wet op de ruimtelijke ordening	Gemeente

Tabel 5: Besluitenoverzicht

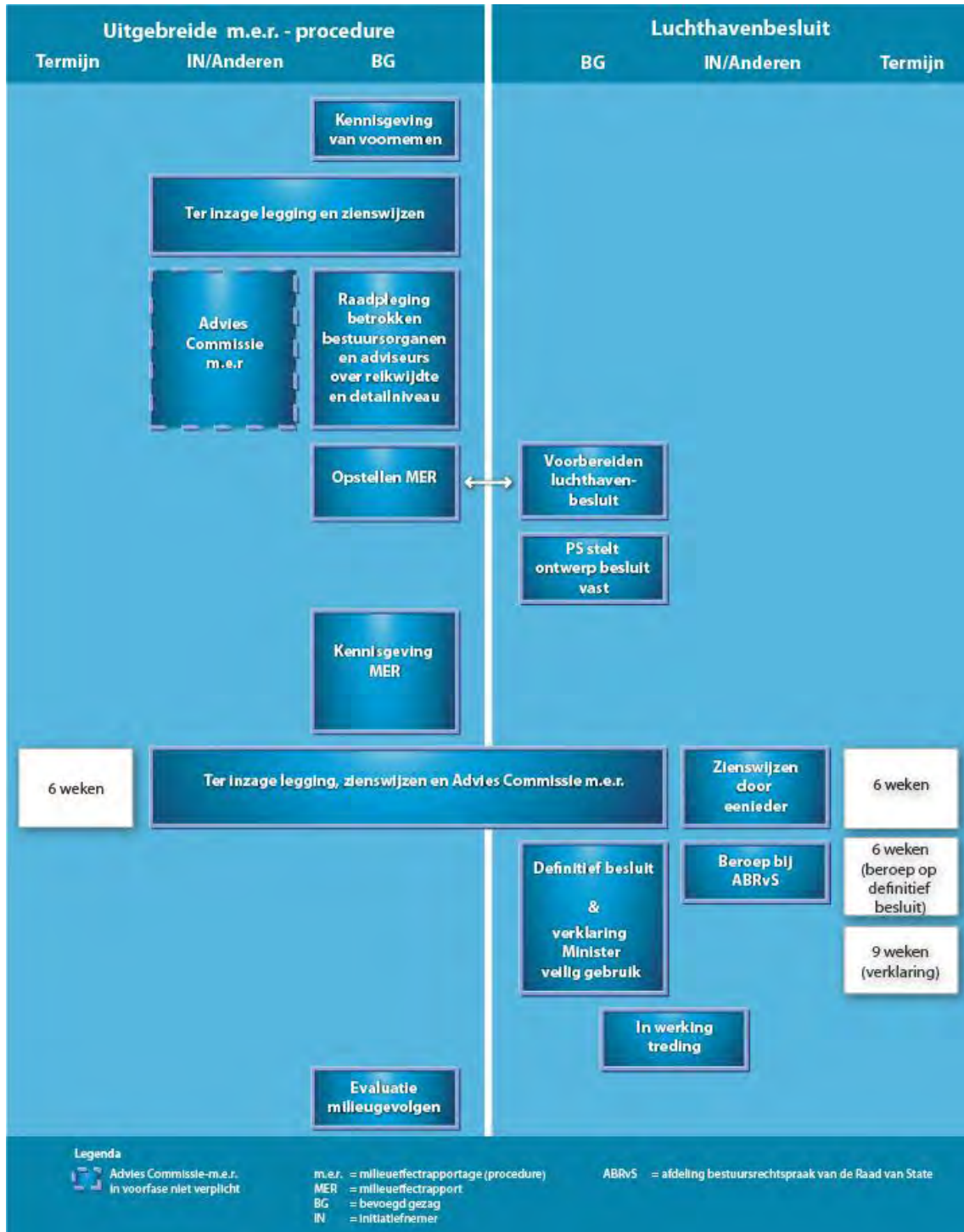
5.3 BESLUITEN, PROCEDURE EN VERVOLG

De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart is m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- en landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of uitsluitend geschikt is voor het starten en landen van helikopters. De voorgenomen heli- start en landingsplaats van GSP in de nabijheid van de Eemshaven is daarmee m.e.r.-beoordelingsplichtig conform bijlage D categorie 6.1 van het Besluit milieueffectrapportage 1994.

Vanwege de ligging van de toekomstige heli start- en landingsplaats in de directe omgeving van het Natura 2000 gebied "De Waddenzee" wordt voor dit project direct de m.e.r.-procedure doorlopen. De stap van de m.e.r.-beoordeling wordt daarmee overgeslagen.

In Afbeelding 9 (zie volgende pagina) zijn de stappen van de m.e.r.-procedure weergegeven. Voor dit project geldt de uitgebreide m.e.r.-procedure.

GSP faciliteert –zodra de vergunningen rond zijn- de start- en landingsplaats. Een exploitant zal een omgevingsvergunning moeten aanvragen. Deze exploitant draagt ook zorg voor het beheer. De gemeente zal draagt zorg voor eventuele aanpassing in het bestemmingsplan.



Afbeelding 9: Schema m.e.r.-procedure.

Bijlage 1 Bronnen

Adecs Airinfra (2011), *Helihaven Eemshaven. Bepaling mogelijke locaties*. Delft;

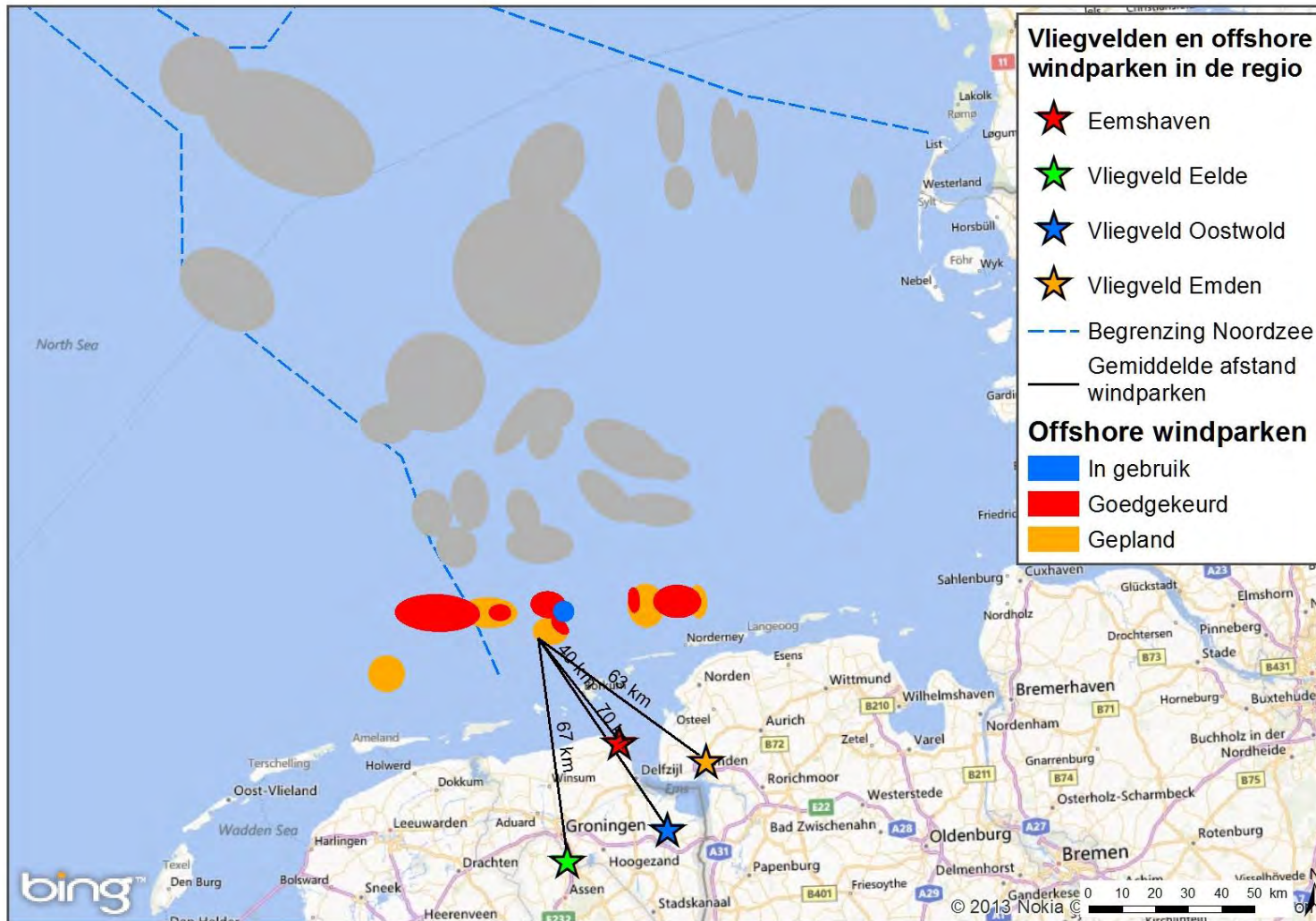
Groningen Seaports (2011), *Projectomschrijving Heliport Eemshaven*. Delfzijl;

International Civil Aviation Organisation (2009), *Aerodromes. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation*. Volume II Heliports;

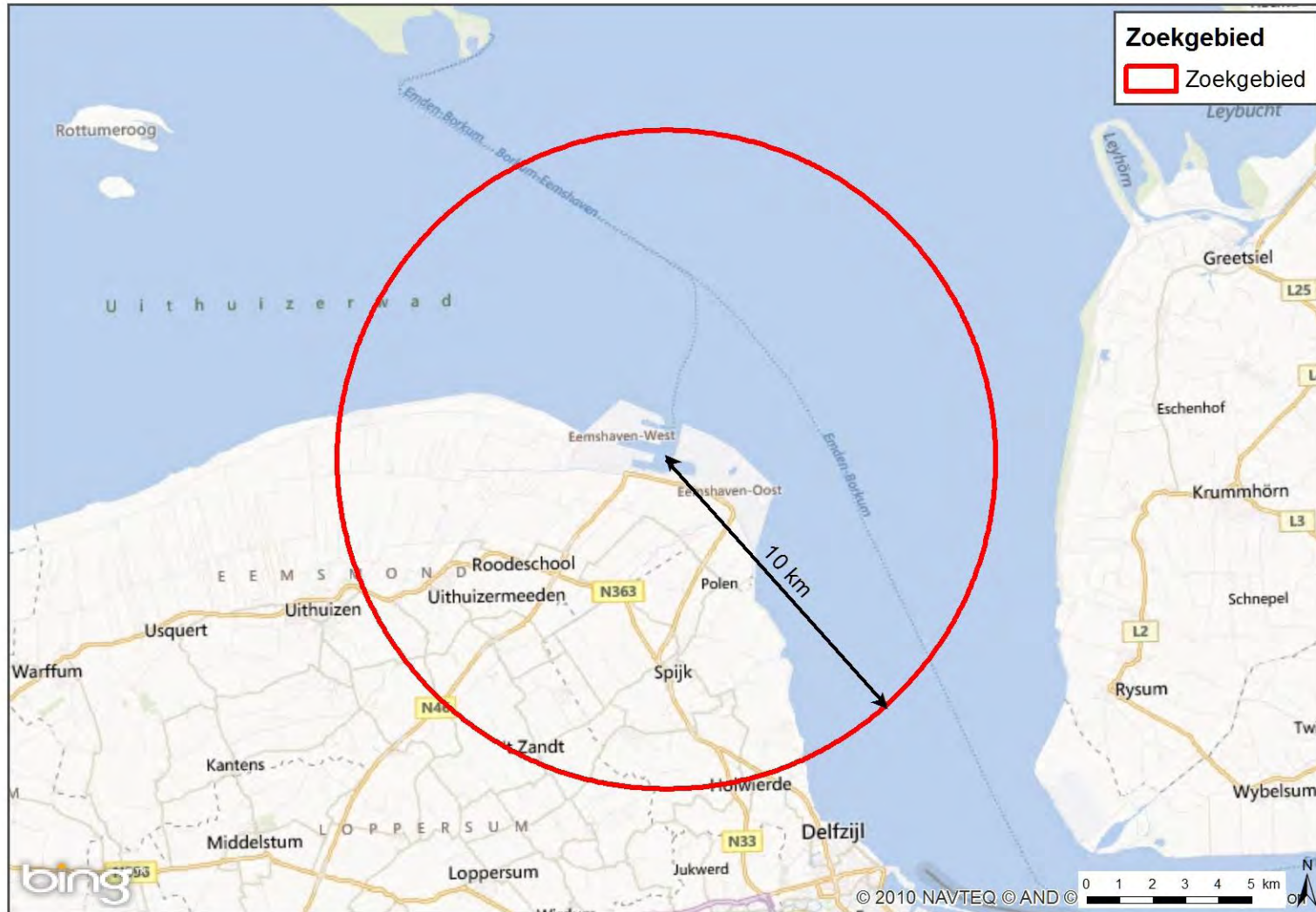
Nationaal Lucht- en ruimtevaartlaboratorium (2011), *Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting in Lden en Lnigt voor Schiphol en in Lden voor de overige burgerluchthavens bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart. Geluidsniveaus, prestatiegegevens en indeling naar categorie*. Versie 12.1.

Bijlage 2

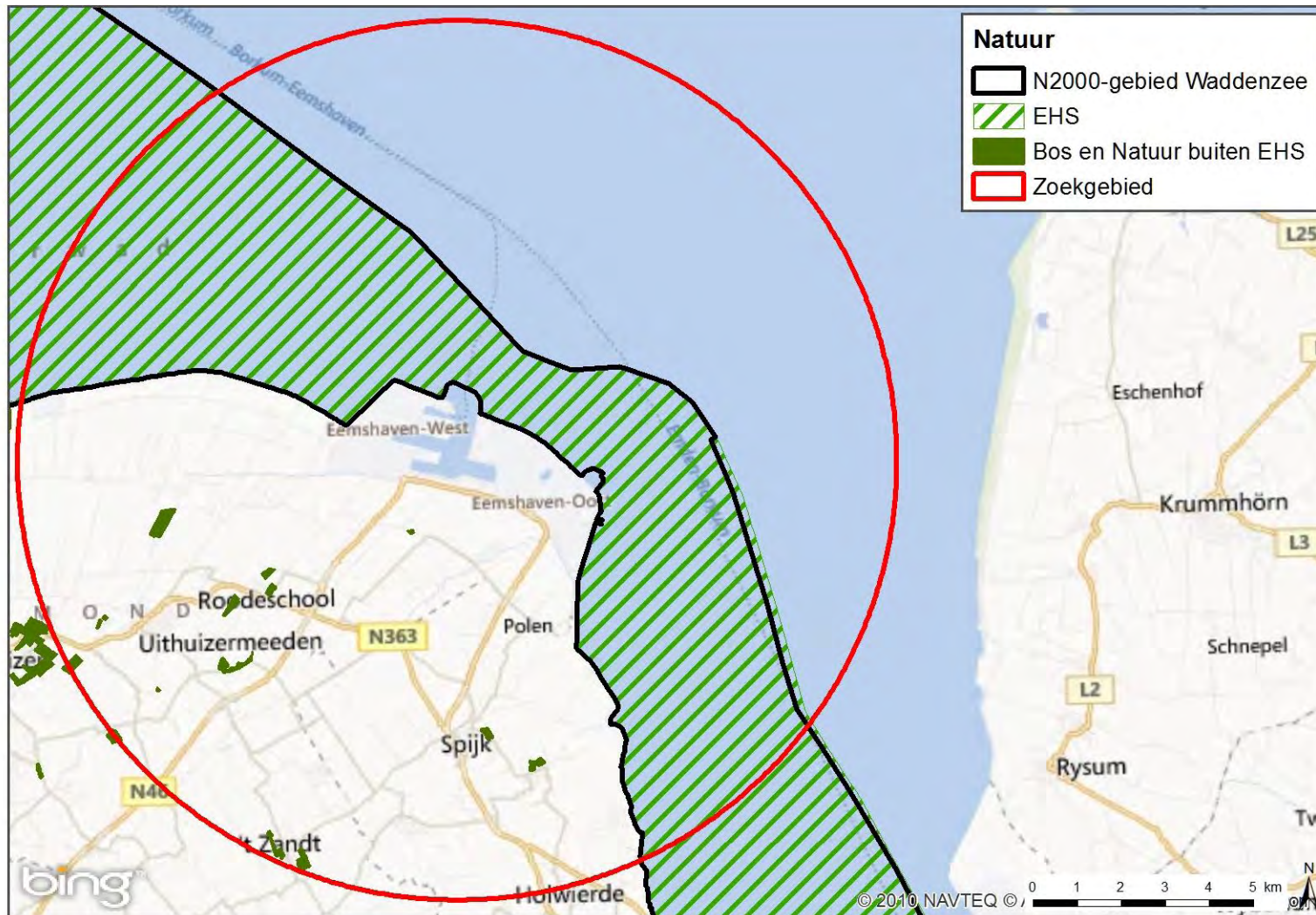
Kaartmateriaal



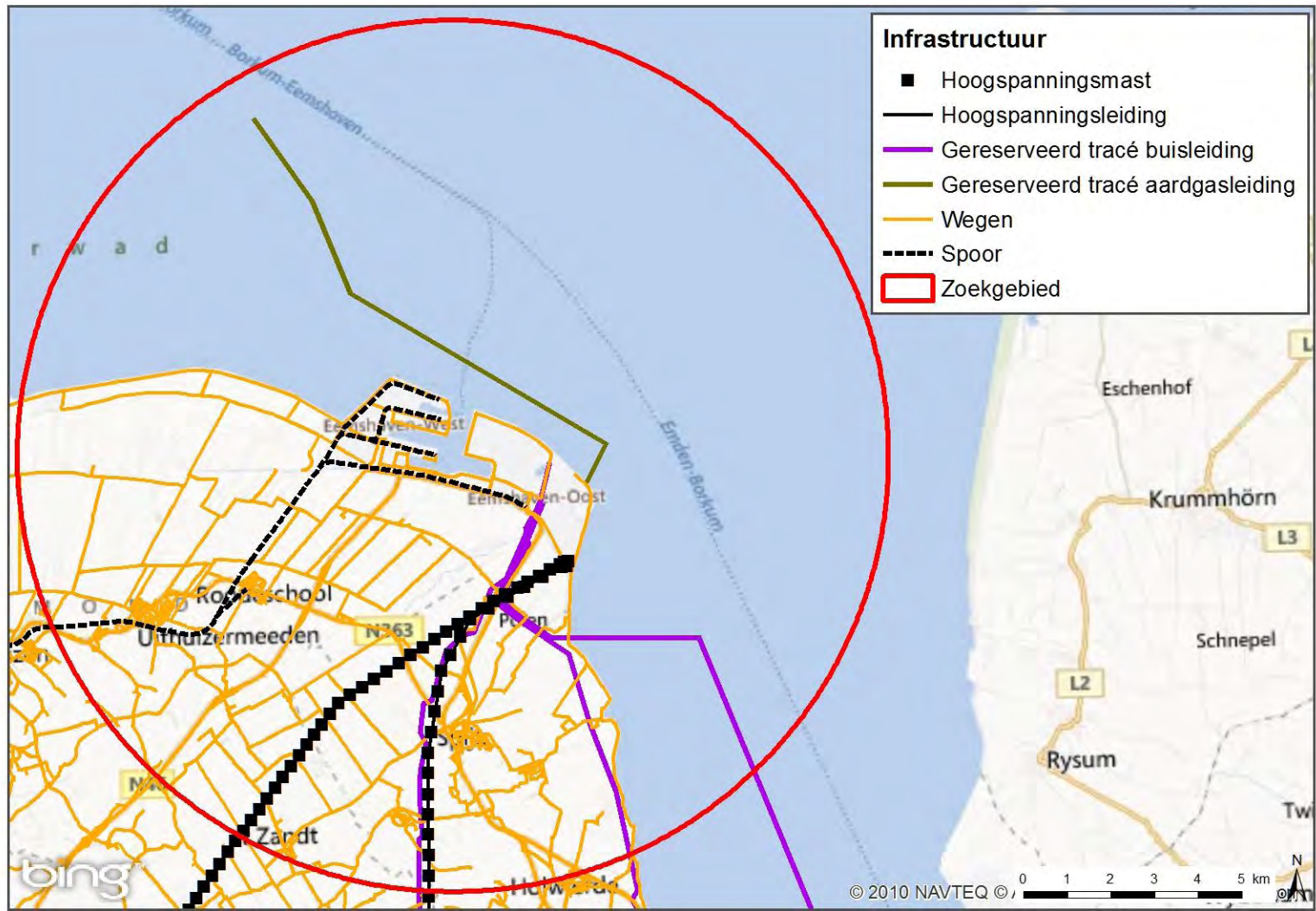
Afbeelding 10: Overzichtskaart afstanden vliegvelden tot offshore windparken.



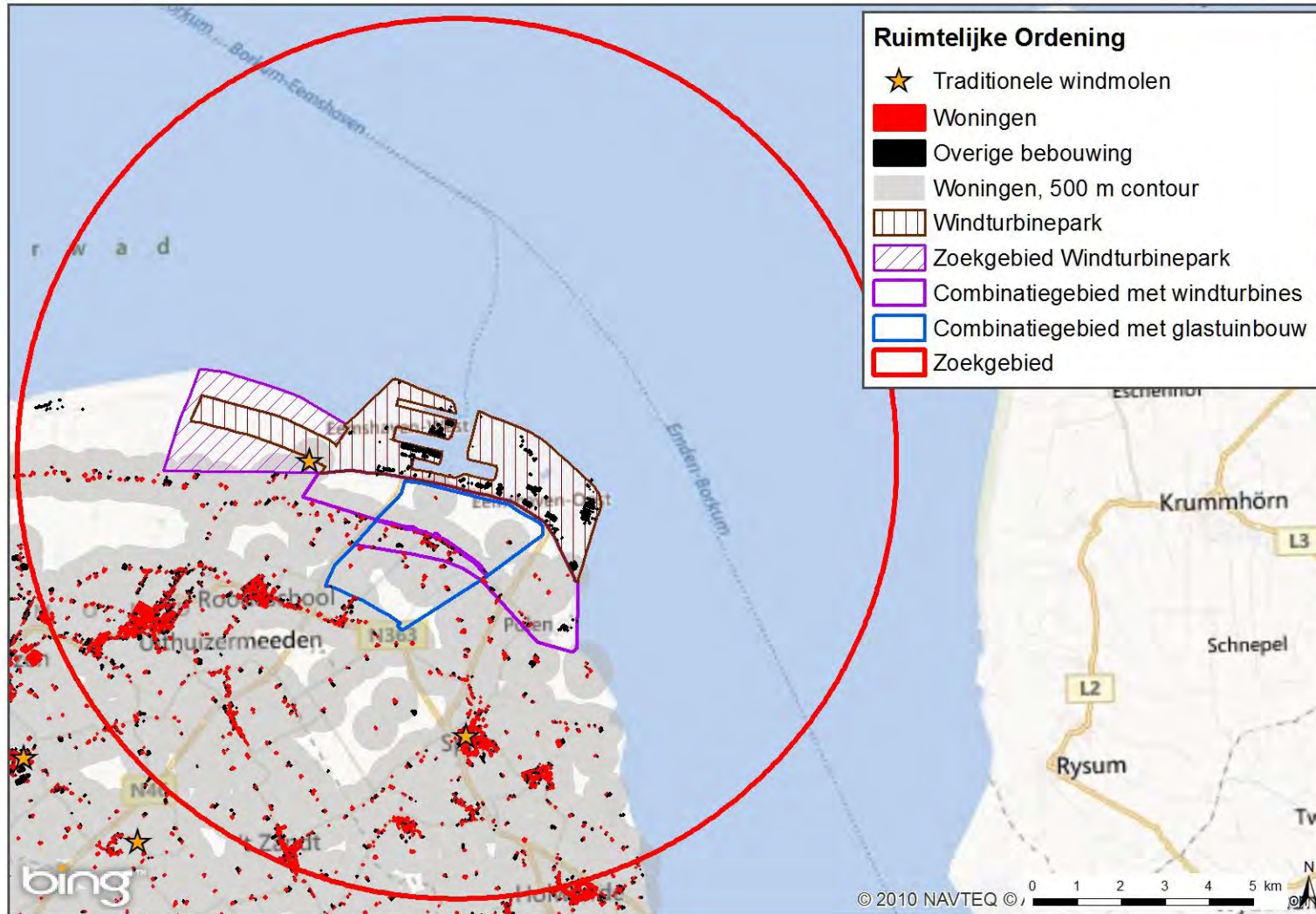
Afbeelding 11: Zoekgebied helikopter start- en landingsplaats binnen 10 kilometer van Eemshaven.



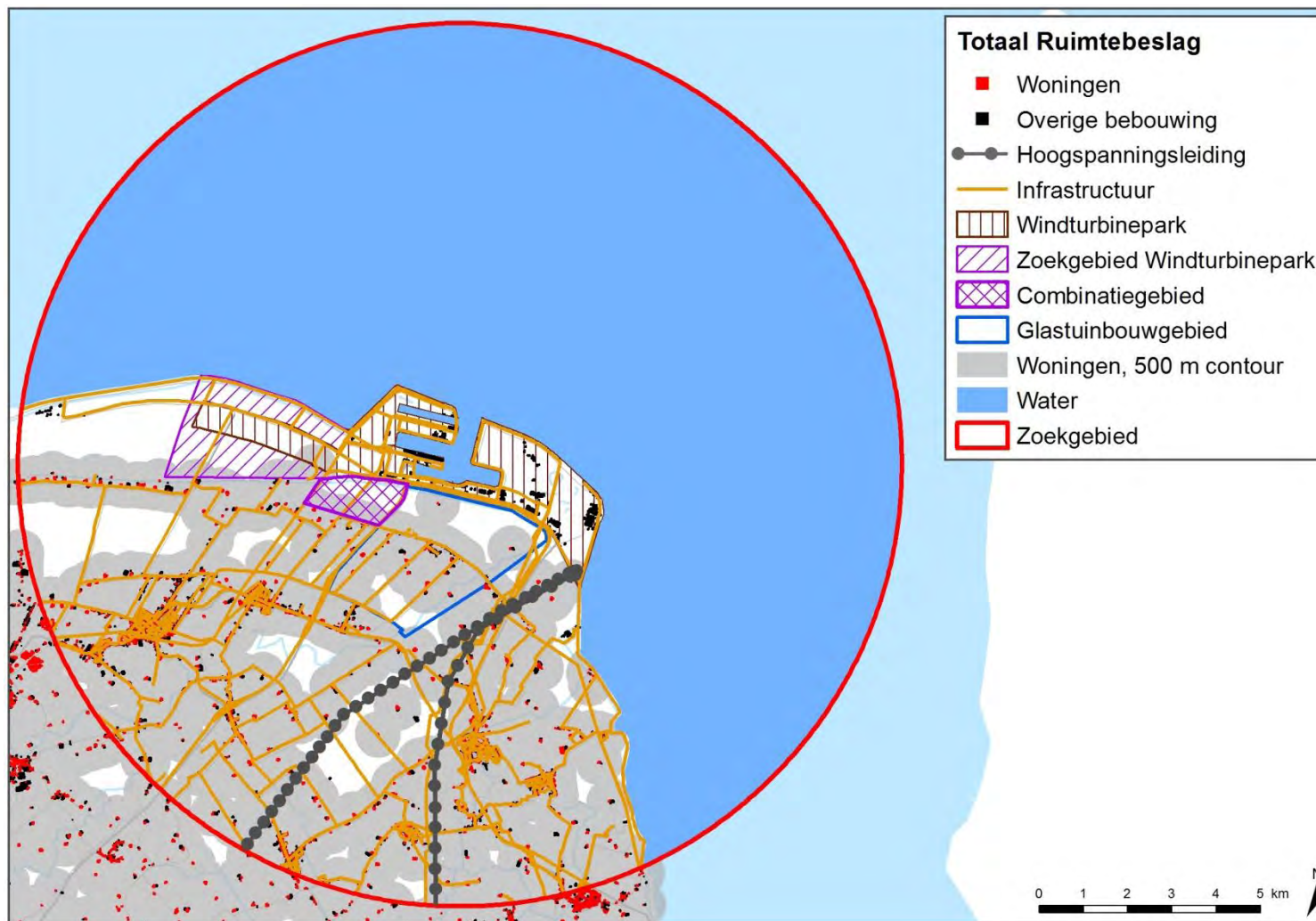
Afbeelding 12: Natuurgebieden binnen het zoekgebied.



Afbeelding 13: Infrastructuur in het zoekgebied.



Afbeelding 14: Bebouwing en overige conflicterende bestemmingen in het zoekgebied.



Afbeelding 15: Totaalbeeld conflicterende bestemmingen in het zoekgebied.

Bijlage 3

Managementsamenvatting Eemshaven Offshore Wind strategie

Colofon

MEDEDELINGSNOTITIE HELIKOPTER START- EN LANDINGSPLAATS EEMSHAVEN

OPDRACHTGEVER:

Groningen Seaports

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

T. Schellekens MSc.
Drs. J.A.M. Eilering
Ing. G.J. Spiegelenberg

GECONTROLEERD DOOR:

Drs. M.S. Visser

VRIJGEGEVEN DOOR:

Drs. B.P.W. Schlangen

10 april 2014
077262659:E

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister 09036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.