

**helikopter start- en landingsplaats Eemshaven**

# Inhoudsopgave

<b>Regels</b>		<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleidende regels</b>	<b>4</b>
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	6
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Bestemmingsregels</b>	<b>7</b>
Artikel 3	Bedrijventerrein	7
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Algemene regels</b>	<b>9</b>
Artikel 4	Anti-dubbeltelregel	9
Artikel 5	Algemene gebruiksregels	10
Artikel 6	Algemene aanduidingsregels	11
Artikel 7	Algemene afwijkingsregels	13
Artikel 8	Overige regels	14
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>15</b>
Artikel 9	Overgangsrecht	15
Artikel 10	Slotregel	16

## **Regels**

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

**1.1 plan:**

het bestemmingsplan **helikopter start- en landingsplaats Eemshaven** met identificatienummer NL.IMRO.1651.03BPHeliport-0201 van de gemeente Eemmond;

**1.2 bestemmingsplan:**

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlage;

**1.3 aanduiding:**

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

**1.4 aanduidingsgrens:**

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

**1.5 ander-bouwwerk:**

bouwwerk, geen gebouw zijnde;

**1.6 ander-werk:**

een werk, geen bouwwerk zijnde;

**1.7 bebouwing:**

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

**1.8 bedrijfswoning:**

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, kennelijk slechts bestemd voor (het gezin of een daarmee gelijk te stellen samenlevingsvorm van) één persoon, wiens huisvesting daar, met het oog op de bestemming van het gebouw of terrein noodzakelijk is;

**1.9 beperkt kwetsbaar object:**

een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een richtwaarde voor het risico dan wel een risicoafstand is bepaald, die in acht genomen moet worden;

**1.10 bestemmingsgrens:**

de grens van een bestemmingsvlak;

**1.11 bestemmingsvlak:**

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

**1.12 bevoegd gezag:**

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning;

**1.13 bouwen:**

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

**1.14 bouwperceel:**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

**1.15 bouwperceelgrens:**

de grens van een bouwperceel;

**1.16 bouwvlak:**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan;

**1.17 bouwwerk:**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

**1.18 gebouw:**

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

**1.19 kantoor:**

een ruimte of bij elkaar behorende ruimten welke bestemd zijn om voornamelijk te worden gebruikt voor administratieve werkzaamheden of dienstverlening;

**1.20 kwetsbaar object:**

een object waarvoor ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risicoafstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden;

**1.21 peil:**

1. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst, de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
2. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst, de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

**1.22 risicovolle inrichting:**

een inrichting, waarbij volgens het Besluit externe veiligheid inrichtingen een grenswaarde of richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het plan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;

**1.23 seksinrichting:**

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

**1.24 waterhuishoudkundige voorzieningen:**

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede water aan- en/of afvoer, waterberging en waterkwaliteit;

**1.25 windturbine:**

door wind aangedreven molen die wordt gebruikt voor de productie van elektriciteit.

## Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

- a. de bouwhoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- b. de goothoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- c. de dakhelling van een bouwwerk:  
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;
- d. de oppervlakte van een bouwwerk:  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;
- e. de inhoud van een bouwwerk:  
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
- f. de ashoogte van een windturbine:  
vanaf het middelpunt van de as van de wieken tot aan het aansluitende afgewerkte terrein, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein gemeten wordt vanaf het niveau van het afgewerkte terrein dat direct aansluit op de dichtstbijzijnde weg in de zin van de Wegenverkeerswet 1994.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Bedrijventerrein

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. industriële activiteiten, nutsbedrijven, transportbedrijven en op- en overslagbedrijven met bijbehorende bouwwerken, voorzieningen en terreinen, te weten:
  1. haventerrein met bijbehorende havenwerken en installaties, alsmede kaden, parkeerterreinen, ontsluitingswegen, spoorwegaansluitingen, openbare nutsvoorzieningen, leidingen en groenvoorzieningen;
  2. bouwterrein, werkterrein en opslagterrein, met uitzondering van opslag van niet gebiedseigen afvalstoffen;
  3. een helikopter start- en landingsplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - helikopter start- en landingsplaats';
  4. een helihaven incl. hangar, kantoorruimte en brandstofvoorziening ten behoeve van een helikopter start- en landingsplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - helihaven';

met daarbij bijbehorende:

- b. ontsluitingswegen;
- c. verblijfsgebied;
- d. groenvoorzieningen;
- e. waterpartijen.

De volgende bedrijven zijn niet toegestaan:

- bedrijven die gebruik maken van kernenergie;
- bedrijven voor de verzameling (inclusief het vervaardigen), de behandeling/verwerking, de verwijdering of voor de opslag/berging van splijtstoffen en/of radio-actief 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.

#### 3.2 Bouwregels

Ten aanzien van het bouwen van gebouwen en andere bouwwerken gelden de volgende regels:

- a. gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, uitgezonderd erfafscheidingen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen de aanduiding 'bouwvlak';
- b. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 10 m;
- c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt ten hoogste 10 meter, met uitzondering van:
  1. erfafscheidingen, waarvan de hoogte maximaal 2 meter bedraagt en de oprichting ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - helikopter start- en landingsplaats' uitsluitend op de bestemmingsgrens plaatsvindt;
  2. reclamemasten, waarvan de hoogte maximaal 6 meter bedraagt;
- d. het bebouwingspercentage bedraagt 35 %.

#### 3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen, in verband met een verantwoorde landschappelijke inpassing van de bebouwing, nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van bouwwerken.

### 3.4 Specifieke gebruiksregels

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijving, waaronder in ieder geval wordt begrepen:

- a. het oprichten van risicovolle inrichtingen;
- b. het oprichten van windturbines;
- c. het gebruik van de bodem met inbegrip van de ondergrond of de diepe ondergrond ten behoeve van het opslaan of bergen van radioactief afval en/of het storten van gevaarlijk afval;
- d. de mogelijkheid middel- en hoogradioactief afval bovengronds op te slaan;
- e. de bouw van kerncentrales.

### 3.5 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegde gezag kan middels een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 3.4 ten behoeve van het oprichten van risicovolle inrichtingen, mits:
  1. mits geen significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden optreden;
  2. geen onevenredige belemmeringen optreden voor omliggende bestaande bedrijven.



## **Hoofdstuk 3      Algemene regels**

### **Artikel 4      Anti-dubbelregel**

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **Artikel 5 Algemene gebruiksregels**

De gronden en bestaande bouwwerken mogen worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik, met uitzondering van het strijdig gebruik, waaronder in ieder geval wordt begrepen:

- a. het gebruik van onbebouwde gronden voor de opslag van aan het gebruik onttrokken voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond- en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, met uitzondering van opslag ten behoeve van de normale bedrijfsvoering en het normale onderhoud van erven, waterlopen, paden en wegen.
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- c. gebruik, anders dan bestaand gebruik, dat tot gevolg heeft dat er significante effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden optreden.

## Artikel 6 Algemene aanduidingsregels

### 6.1 geluidzone - 70 dB(A) Lden

In aanvulling op hoofdstuk 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - 70 dB(A) Lden' dat het niet is toegestaan woningen of andere geluidgevoelige functies toe te voegen binnen de aanduiding 'geluidzone - 70 dB(A) Lden'.

### 6.2 Luchtvaartverkeerszone

In aanvulling op hoofdstuk 2 geldt ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerszone' dat ten behoeve van het obstakelvrije (start- en landingsvlak) met zijanten dat de bouwhoogte van een bouwwerk in geen enkel opzicht meer mag bedragen dan de hoogte zoals weergegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' in verband met het beschermingsgebied van in- en uitvliegfunnel van helicopters. Voor het bepalen van de bouwhoogte uit de vorige zin wordt uitgegaan van een peil van + 4,50 m NAP.

### 6.3 veiligheidszone- vliegveld 10-6 tot 10-5

Binnen de gronden, ter plaatse voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5', gelden, in aanvulling op de regels in de andere daar voorkomende bestemming(en), de volgende regels:

#### 6.3.1 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5', te weten het gebied tussen de  $10^{-6}$  en de  $10^{-5}$  risicocontour van het plaatsgebonden risico, gelden de volgende bepalingen:

- a. nieuwbouw van een gebouw is niet toegestaan;
- b. het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde onder a en de nieuwbouw van een gebouw, niet zijnde een (bedrijfs)woning toestaan, mits een verklaring van geen bezwaar is verkregen van de bevoegde minister(s);
- c. ten aanzien van een kwetsbaar gebouw bij een vliegveld wordt de verklaring van geen bezwaar, bedoeld onder b., slechts afgegeven:
  1. bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing;
  2. bij verandering van de bestemming van een gebouw; of
  3. bij verplaatsing van een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied;
- d. het bepaalde onder c sub 3 wordt niet eerder toegepast dan nadat aan het oude kwetsbare gebouw de functie is onttrokken.

#### 6.3.2 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming op onderdelen wijzigen teneinde de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5' te wijzigen in die zin dat:

de aanduiding wordt verkleind, indien uit onderzoek is gebleken dat door een wijziging van de bedrijfsvoering in de risicovolle inrichting de plaatsgebonden risicocontour kleiner is geworden of dat door aangepaste wet- en regelgeving, nieuwe inzichten, danwel nieuwe rekenmethoden een kleinere plaatsgebonden risicocontour geldt.

### 6.4 veiligheidszone- vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5

Binnen de gronden, ter plaatse voorzien van de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5', gelden, in aanvulling op de regels in de andere daar voorkomende bestemming(en), de volgende regels:

#### 6.4.1 Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5', te weten het gebied groter dan de 10<sup>-5</sup> risicocontour van het plaatsgebonden risico, gelden de volgende bepalingen:

- a. nieuwbouw van een gebouw is niet toegestaan;
- b. het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde onder a en de nieuwbouw van een gebouw toestaan, mits een verklaring van geen bezwaar is verkregen van de bevoegde minister(s).

#### 6.4.2 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming op onderdelen wijzigen teneinde de aanduiding 'veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5' te wijzigen in die zin dat: de aanduiding wordt verkleind, indien uit onderzoek is gebleken dat door een wijziging van de bedrijfsvoering in de risicovolle inrichting de plaatsgebonden risicocontour kleiner is geworden of dat door aangepaste wet- en regelgeving, nieuwe inzichten, danwel nieuwe rekenmethoden een kleinere plaatsgebonden risicocontour geldt.

## **Artikel 7      Algemene afwijkingsregels**

- a. Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden kan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning afwijken 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 m<sup>3</sup> 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.
- b. Het bevoegd gezag kan bij de verlening van de omgevingsvergunning voorwaarden 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.

## **Artikel 8 Overige regels**

### **8.1 overige zone - van toepassing verklaring**

Ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - van toepassing verklaring' blijven de algemene regels van de 'Beheersverordening Eemshaven' vastgesteld door de gemeenteraad van Eemshaven op 20 juni 2013, met planIDN NL.IMRO.1651.03BVEemshaven-0401 van toepassing, met dien verstande dat:

- a. ter plaatse van de dubbelbestemming 'Industrieterrein' (artikel 4) vervangen door de regels en verbeelding ter plaatse van de dubbelbestemming 'Bedrijventerrein' van het onderhavige bestemmingsplan;

met dien verstande dat:

1. de bestaande windmolens niet langer zijn toegestaan;
2. de overige bestemmingen in de regels en op de verbeelding van bovengenoemde beheersverordening voor deze gronden van toepassing blijven.

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 9 Overgangsrecht

#### 9.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
  1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
- c. Het bepaalde in sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### 9.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in sub a, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde in sub a is niet van toepassing op gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## **Artikel 10 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan

**helikopter start- en landingsplaats Eemshaven.**



**helikopter start- en landingsplaats Eemshaven**

# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1      Inleiding</b>	<b>5</b>
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	8
<b>Hoofdstuk 2      Beleid</b>	<b>9</b>
2.1    Rijksbeleid	9
2.2    Provinciaal beleid	11
2.3    Gemeentelijk beleid	14
<b>Hoofdstuk 3      Planbeschrijving</b>	<b>15</b>
3.1    Inleiding	15
3.2    Inrichtingsplan	15
<b>Hoofdstuk 4      Milieuaspecten</b>	<b>18</b>

4.1	Archeologie	18
4.2	Natuur	18
4.3	Landschap en cultuurhistorie	20
4.4	Bodem	21
4.5	Water	22
4.6	Geluid	23
4.7	Luchtkwaliteit	26
4.8	Externe Veiligheid	26
4.9	Verkeer	27
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Juridische planopzet</b>	<b>28</b>
5.1	Algemeen	28
5.2	Artikelgewijze toelichting	28
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>32</b>
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6.2	Economische uitvoerbaarheid	32



## 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 gedwarsboemd.

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 goedgekeurd om het haventerrein met ruim 180 hectare uit te breiden. Het betreft hier een uitbreiding in het zuidoostelijke gedeelte ter hoogte van de N33. De uitvoering vindt gefaseerd plaats en is vooral bestemd zijn voor energie- en datagerelateerde activiteiten.

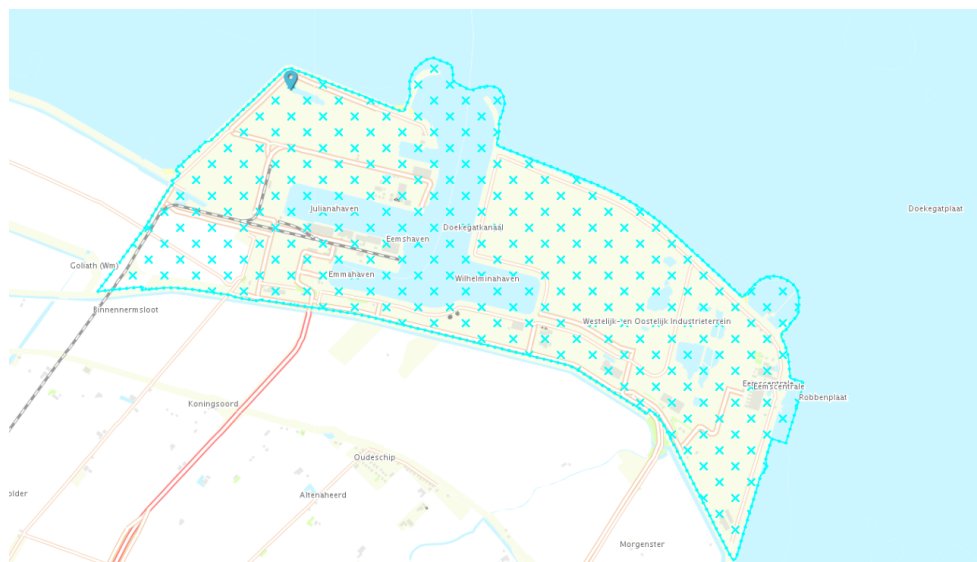
Daarnaast worden in de periode tussen 2014 en 2030 in de Noordzee enkele duizenden windturbines geplaatst. Hiervan worden 2.500 windturbines binnen een afstand van 130 kilometer van de Eemshaven geplaatst, zowel in het Nederlandse als Duitse deel van de Noordzee. Dit maakt de Eemshaven een gunstige locatie 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 300 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 2013 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 gebruiksbepalingen. 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 milieufweging 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 aanvraag luchthavenbesluit is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

In dit bestemmingsplan zijn op grond van het luchthavenbesluit onder andere de luchtvaartverkeerzone, bouwhoogtebeperkingsvlakken, geluidzone van 70 dB(A) Lden en vliegveiligheidszones vastgelegd.

## 1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 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 juridische 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 helikopterstart- 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 specifiek 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 helikopterstart- 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.

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. De start- en landingslocatie nabij de Eemshaven is om deze redenen van nationaal belang.

### **Barro en de helikopterstart- en landingsplaats in de Eemshaven**

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) is de ontheffingsaanvraag van het Barro besproken. Besloten is medewerking te verlenen voor het realiseren van een helikopter start- en landingsplaats nabij de Eemshaven. Het Barro vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van een bedrijfsgebonden helikopter start- en landingsplaats met havengebonden activiteiten en vluchten van maatschappelijk belang.

## **2.2 Provinciaal beleid**

### **2.2.1 Ontwerp 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 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 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 - Uitsnede kaart Energieport, Concept Herzien Ontwerp Omgevingsvisie 2016-2020

## Waddenkust

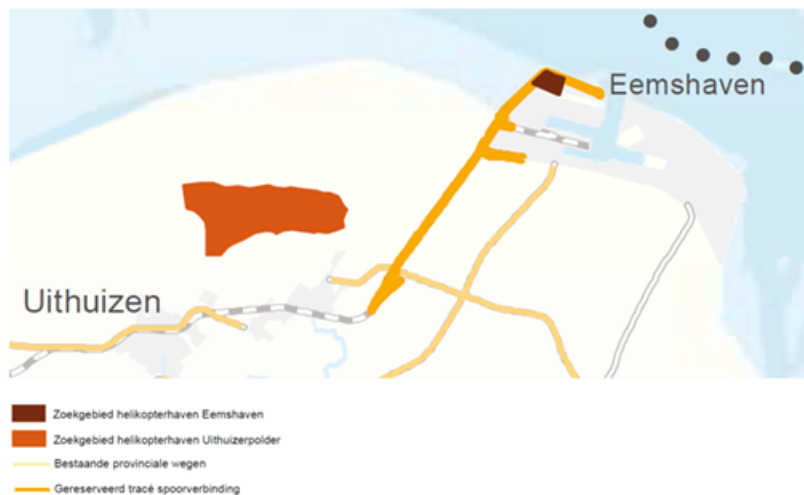
De waddenkust is een bijzonder gebied met unieke kenmerken waar de komende jaren grote ingrepen gaan of moeten plaatsvinden. De opgaven moet de provincie uitvoeren binnen de context van enerzijds de status van het Waddengebied als UNESCO-werelderfgoed, en anderzijds onze economische ambities met de Eemsdelta 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. In de provincie bevinden zich vijf kleine luchtvaartterreinen. Een zesde luchtvaartterrein is in voorbereiding: de helikopter start- en landingsplaats nabij of in de Eemshaven.

De provincie reserveert twee zoekgebieden voor de helikopter start- en landingsplaats nabij de Eemshaven, omdat de komst van een helikopterhaven de verdere ontwikkeling van offshore windenergie bevordert. 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). Bij een definitieve keuze voor een locatie zal het andere zoekgebied komen te vervallen.



Afbeelding - Uitsnede kaart Mobiliteit, Concept Herzien Ontwerp Omgevingsvisie 2016-2020

Het zoekgebied in de noordwesthoek van de Eemshaven lijkt op basis van uitgevoerd ruimtelijk, technisch en ecologisch onderzoek zeer geschikt voor de vestiging van een helikopterhaven. In het geval de definitieve keuze valt op deze locatie, zullen de twee reeds aanwezige windturbines verplaatst moeten worden. Voor dit specifieke geval heeft de provincie nabij de strekdammen van de Eemshaven een klein zoekgebied aangewezen ter vervanging van deze twee windturbineposities. Indien de helikopterhaven niet op de locatie in de Eemshaven wordt gerealiseerd, wordt het zoekgebied vervanging windturbines bij de strekdammen niet ingevuld en komt het zoekgebied ook te vervallen.

### **Ontwerp Omgevingsvisie en de helikopterstart- 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 Ontwerp 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 het moment dat voorliggend bestemmingsplan is opgesteld, nog in ontwikkeling.

### 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 helikopterstart- 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 voor de eerste en tweede fase van Eemshaven-Zuidoost, het bestemmingsplan voor het kassengebied en het recent opgestarte bestemmingsplantraject voor de Eemshaven zelf. Ook heeft de gemeente verschillende particuliere initiatieven 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](http://ruimtelijkeplannen.nl).

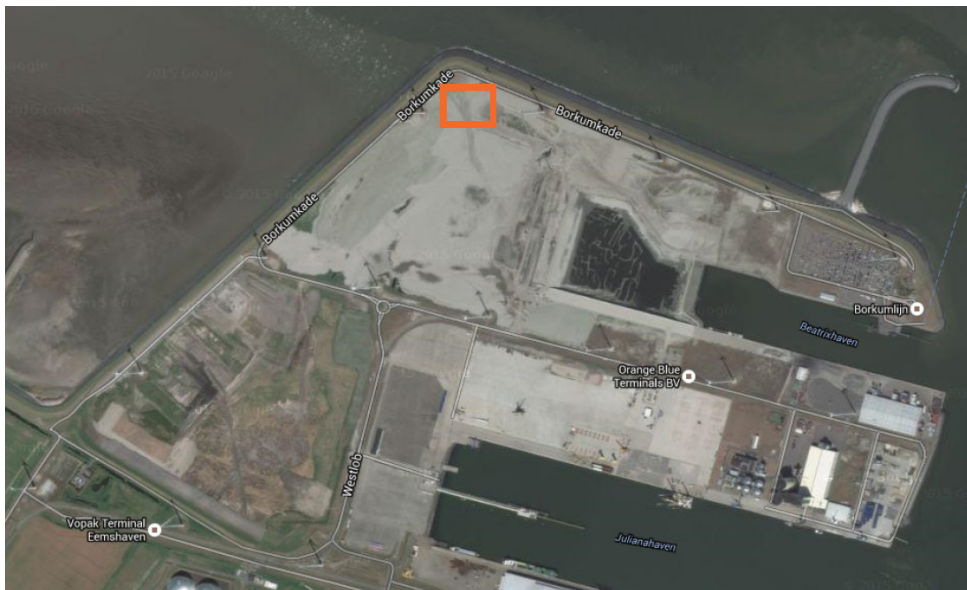
De gemeente heeft altijd op het standpunt gestaan mee te willen werken aan de komst van een helikopter start- en landingsplaats, mits de noodzaak voldoende is aangetoond en een goede planologische inpassing gegarandeerd is. Zowel de noodzaak/haalbaarheid als de planologisch-juridische onderbouwing zijn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



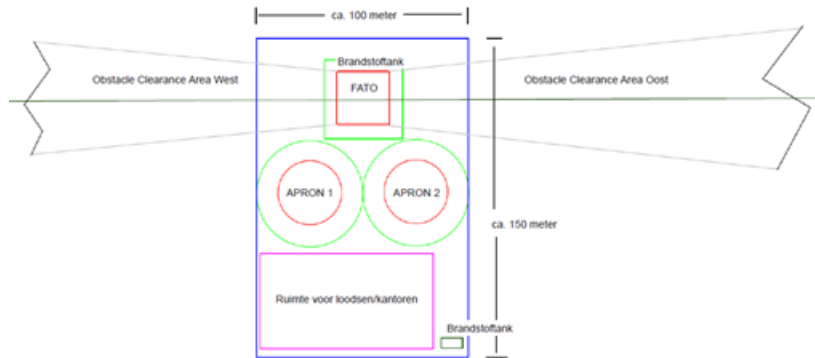
Afbeelding - Plangebied helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven

### 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:

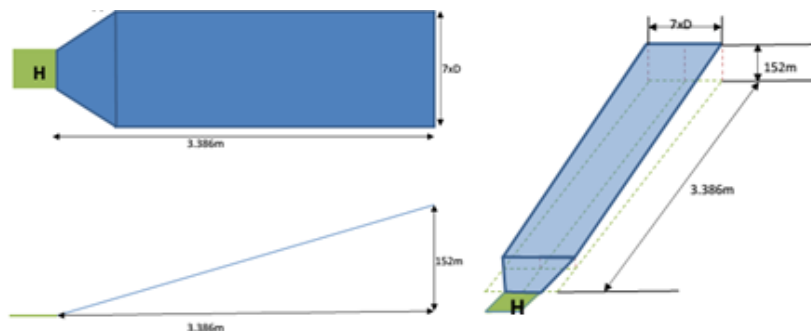


Afbeelding - Schematische weergave van de inrichting van de helikopter start- en landingsplaats (FATO = Final Approach and Take-Off area, APRON = (parkeer)platform)

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.

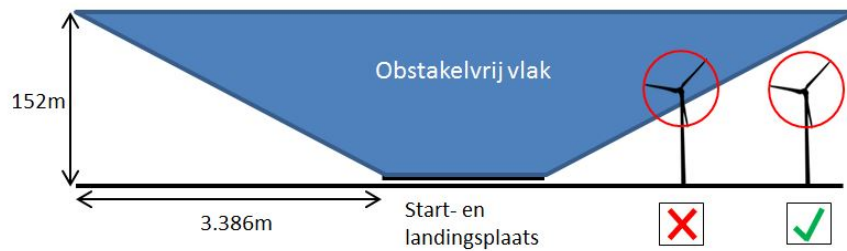


Figuur . Schematische weergave obstakelvrij vlak, bovenaanzicht, zijaanzicht en 3D weergave

De obstakelvrije vlakken hebben een oppervlakte van ten minste 3.386 meter lang in de aan- en afvliegzone en 152 meter hoog.

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.

## Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

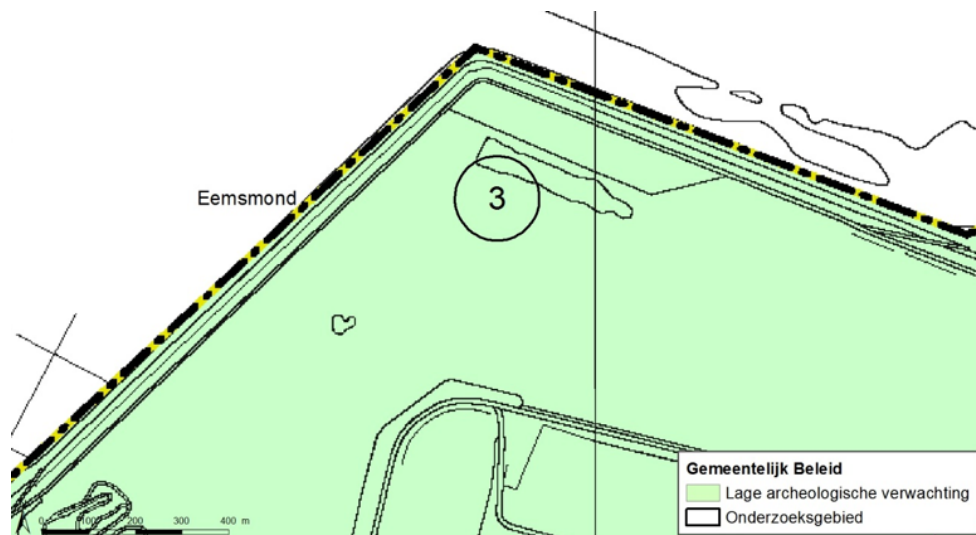
Ingevolge artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van het verrichte onderzoek naar relevante feiten en af te wegen belangen (artikel 3.2. Algemene wet bestuursrecht).

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 Eemshaven 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

#### Flora en fauna

De Europese vogelrichtlijn heeft als doel de bescherming van in het wild levende vogels en hun leefgebied op het grondgebied van de Europese Unie. Dit vindt plaats door de aanwijzing van zogenaamde speciale beschermingszones. In principe geldt dit ook voor de habitatrichtlijn, die is gericht op het instandhouden van het natuurlijke habitat en de bescherming van wilde flora en fauna.

In Nederland is de vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten overgenomen in onder andere de Flora- en faunawet. Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen.

### **Natuurbeschermingswet**

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Vanaf dat moment heeft Nederland de gebiedsbescherming van de Europese vogel- en habitatrichtlijn in de nationale wetgeving verankerd (de soortbescherming is reeds verankerd in de Flora- en faunawet). Uitgangspunt van de gewijzigde Natuurbeschermingswet is een integrale bescherming van de aangewezen vogel- en habitatrichtlijngebieden. Dit betekent dat in beginsel elke aantasting, die schadelijke gevolgen kan hebben voor het aangewezen vogel- of habitatrichtlijngebied dient te worden gereguleerd.

Bij activiteiten in of nabij een vogel- of habitatrichtlijngebied wordt een onderscheid gemaakt tussen plannen, projecten en andere handelingen die significante gevolgen kunnen hebben voor het aangewezen vogel- of habitatrichtlijngebied en alle overige handelingen die schadelijk kunnen zijn. Voor plannen, projecten of andere handelingen die geen significante gevolgen hebben, wordt de zware afwegingsprocedure van de habitatrichtlijn niet verplicht. Onderzoek naar mogelijke effecten blijft echter noodzakelijk.

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 ecologisch onderzoek en een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 1) en in het kader van dit bestemmingsplan is een passende beoordeling opgesteld (zie bijlage 3).

### **Resultaten passende beoordeling**

Uit de resultaten van de passende beoordeling blijkt dat de effecten van de helikopter start- en landingsplaats zijn beperkt tot de directe omgeving van de Eemshaven en ter hoogte van de vliegroute. Zodra de helikopters een vlieghoogte van meer dan 450 m 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.

Doordat de helikopters een zo kort mogelijke route van de helikopter start- en landingsplaats tot de vaargeulen nemen en boven de vaargeul zo snel mogelijk wordt gestegen naar ten minste 450 meter vlieghoogte zijn de effecten door verstoring beperkt. In de aan- en afvliegzones moet uiteindelijk gedaald/gestegen worden. Voor het stijgen en dalen is een uitzondering in de wet gemaakt.

De helikopters vliegen niet boven hoogwatervluchtplaatsen, belangrijke foerageergebieden en zeehondenligplaatsen waardoor effecten op zeehonden en de HVP's zijn uitgesloten.

Omdat na de korte aansluitingsroute uitsluitend boven de vaargeulen wordt gevlogen is het risico op verstoring klein: het betreft een minder aantrekkelijk foerageergebied die in de bestaande situatie al verstoord is doordat het een drukke scheepvaartroute betreft. Incidentele verstoring van individuen zal optreden, maar significant negatieve effecten op populaties zijn uitgesloten.

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 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 wijzigen. Met de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) is niet alleen het object beschermd, maar ook het hiermee samenhangende gebied in de directe omgeving.

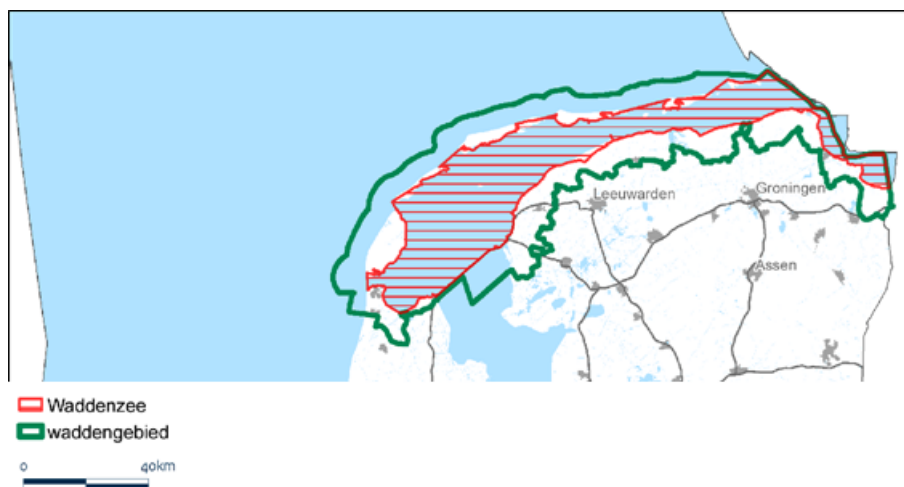
In de AMvB Ruimte worden de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, zie ook paragraaf 2.1.1 ) geborgd. Deze AMvB (ook wel het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' of Barro genoemd, zie paragraaf 2.1.3) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke 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 landschapen 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. Hieruit blijkt dat in het plangebied de watergang OAF06374 is gelegen, zie onderstaande afbeelding. Dit is een primaire watergang onder de naam Liewtocht.



Afbeelding - Uitsnede legger waterschap Noorderzijlvest, locatie Eemshaven

Verder zijn in de nabijheid van het plangebied 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. Op basis van bestaand vastgesteld beleid is bepaald hoeveel de compensatie bedraagt.

### **Conclusie water**

Voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan wordt in overleg met het waterschap de watertoets doorlopen en de exacte watercompensatieopgave bepaald. Door deze

compensatieplicht kunnen negatieve effecten op waterkwantiteit als gevolg van de start- en landingsplaats voorkomen worden.

## 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)  $L_{den}$  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  $L_{den}$ -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)  $L_{den}$ -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)  $L_{den}$ -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).

De contour van 70 dB(A)  $L_{den}$  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

### *Wegverkeerslawaaï*

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 Eemshaven & 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**

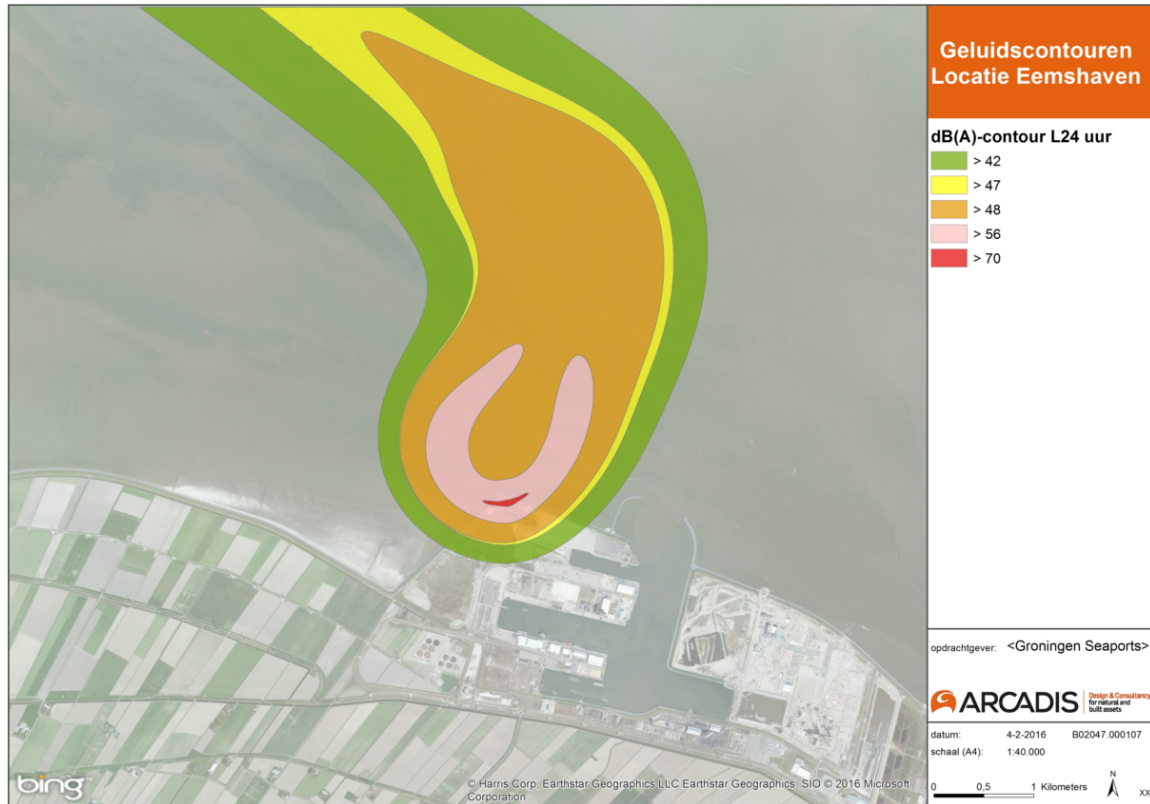
De wetgeving rond de cumulatie van geluid is beperkt. Het RMG2012 schrijft voor hoe de geluidsbijdragen van verschillende bronnen tot één geluidsmaat worden opgeteld. Bij het nemen van een luchthavenbesluit is er geen toetsingskader ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting. Om een goed beeld 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  $L_{den}$ -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. 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 industriegekluis. 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 luchtkwaliteit**

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  $0,00 \text{ mol N}/(\text{ha} \cdot \text{jr})$ . 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  $0,00 \text{ mol N}/(\text{ha} \cdot \text{jr})$ .

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 maatram") 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 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 vevat 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 bestemmingsomschrijving 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 helihaven incl. hangar, kantooruimte 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 (inclusief het vervaardigen), de behandeling/verwerking, de

verwijdering of voor de opslag/berging van splijtstoffen en/of radio-actief 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-dubbelregel***

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.

#### ***Algemenegebruiksregels***

algemene gebruiksregels met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken;  
bepalingen omtrent strijdig gebruik.

#### ***Algemene aanduidingsregels***

Middels de algemene aanduidingsregels zijn de geluidzones, hoogtebeperkingen en zones vanuit externe veiligheid vastgelegd middels de volgende aanduidingen:

- geluidzone - 70 dB(A) Lden
- Luchtvaartverkeerszone
- veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5
- veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5

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 het bestemmingsplan overeenkomstig het luchthavenbesluit vast te stellen.

Onderstaand volgt een nadere toelichting op deze aanduidingen:

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:

- contouren ter aanduiding van het  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico, geregeld middels de aanduidingen veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5 en veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5;
- geluidscontour van 48, 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$ , geregeld middels de aanduiding geluidzone - 70 dB(A) Lden.

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

veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5 en veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5

De  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebondenrisicocontouren 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  $10^{-5}$  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.

geluidzone - 70 dB(A)  $L_{den}$

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).

Luchtvaartverkeerszone

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 Luchtvaartverkeerszone.

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<sup>e</sup> versie van deze richtlijn (van juli 2013) is gepubliceerd in het Tractatenblad. De aanvraag en dit luchthavenbesluit zijn getoetst aan de 4<sup>e</sup> 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.

### **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 m<sup>3</sup> 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 toepassingverklaring***

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.

### **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 uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

### 6.1      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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.

In het kader van de in de gemeente Eemsmond gebruikelijke inspraakprocedure wordt dit voorontwerpbestemmingsplan voor de helikopter start- en landingsplaats in de Eemshaven gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Tijdens deze termijn van de terinzagelegging wordt een ieder in de gelegenheid gesteld inspraakreacties in te dienen.

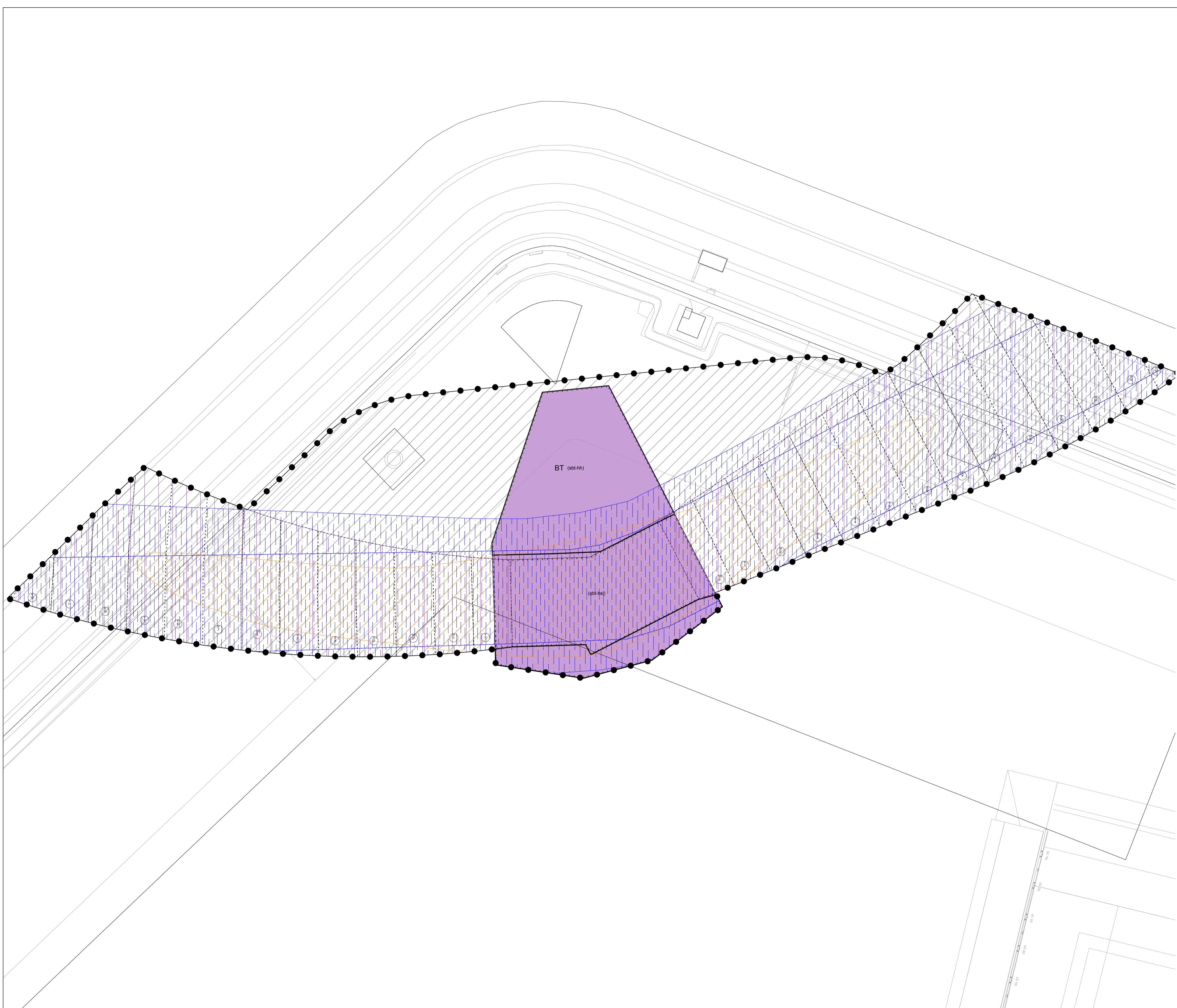
### 6.2      Economische uitvoerbaarheid

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.





**Legenda**  
**Plangebied**  
 plangebied

**Bestemmingen**  
 enkelbestemmingen

BT Bedrijventerrein

**Aanduidingen**  
 functieaanduidingen

(sbt-hh) specifieke vorm van bedrijventerrein - helihaven  
 (sbt-hsl) specifieke vorm van bedrijventerrein - helikopter start- en landingsplaats

**bouwvlak**  
 bouwvlak

**gebiedsaanduidingen**

geluidzone - 70 dB(A) Lden  
 luchtvaartverkeerszone  
 overige zone - van toepassing verklaring  
 veiligheidszone - vliegveld 10-5 tot 5 x 10-5 en groter dan 5 x 10-5  
 veiligheidszone - vliegveld 10-6 tot 10-5

**maatvoeringsaanduidingen**  
 maximum bouwhoogte (m)

**Verklaringen**  
 ondergrond

Gemeente Eemsmond

Bestemmingsplan  
 Helikopter start- en landingsplaats Eemshaven



Indieningsvorm	: Ontwerp		
Getekend	: SH	Vastgesteld	: datum
Datum	: 03-02-2016		
Schaal	: 1:1000		
Projectleider	: E. Spiegelenberg	Vestiging	: 's-Hertogenbosch
wijz.	: 08-12-2015		
wijz.	: 07-01-2015		
wijz.	: 03-02-2016		

Projectnummer : B0204.7.000107 IDNummer : NL.IMRO.1651.03BPHeliport-0201