gemeente Barneveld

Memo

Datum:
14 maart 2018

Onderwerp: Helihavens in de gemeente Barneveld

Ter attentie van: College van b&w

Afzender: D.L. de Vries (RO)

Aanleiding
De afgelopen periode heeft de provincie Gelderland in het kader van toestemmingen voor helihavens meerdere malen contact gezocht met onze gemeente, aangezien het planologisch toestaan van een helihaven een bevoegdheid is van de gemeente. De bevoegdheid met betrekking tot helihavens lag vroeger bij het Rijk, maar is overgegaan naar de provincie.

Deze memo bevat de te hanteren uitgangspunten voor het beoordelen van verzoeken voor een helihaven in de gemeente Barneveld. Hierbij kan worden gedacht aan vooroverleggen, aanvragen omgevingsvergunning en verzoeken om het bestemmingsplan te wijzigen. Daarnaast kunnen vragen van de provincie over de planologische aspecten van helihavens op basis van deze memo op een uniforme manier worden beantwoord.

Allereerst zal in deze memo de huidige wet- en regelgeving voor helihavens worden beschreven, waarbij ook het beleid van de provincie Gelderland ten aanzien van helihavens aan bod komt. Ook wordt beschreven in hoeverre onze bestemmingsplannen op dit moment het gebruik van helihavens toestaan. Tot slot zullen de planologische uitgangspunten en voorwaarden ten aanzien van bestaande en nieuwe helihavens in de gemeente Barneveld worden beschreven.

Wet- en regelgeving helihavens
Uit de Wet luchtvaart volgt dat met een luchtvaartuig (bijv. een helikopter) alleen op een *luchthaven* mag worden geland of worden opgestegen (art. 8.1a, eerste lid, van de Wet luchtvaart). Een luchthaven voor een helikopter (hierna: *"helihaven"*) kan, afhankelijk van de grootte en de ligging, worden vergund door een Luchthavenbesluit (bevoegd gezag: provinciale staten) of een Luchthavenregeling (bevoegd gezag: gedeputeerde staten). Een belangrijk verschil tussen beide instrumenten is dat een Luchthavenbesluit beperkingengebieden bevat die verplicht door de gemeente moeten worden overgenomen in het bestemmingsplan. Het gaat dan om geluid-, externe veiligheid- en hoogtebeperkingen die moeten worden opgenomen in het bestemmingsplan. Een Luchthavenbesluit heeft dan ook directe gevolgen voor bestemmingsplannen.

Directe doorwerking Luchthavenbesluit naar bestemmingsplan
De bepalingen in het Luchthavenbesluit omtrent de ruimtelijke indeling van het luchthavengebied en de beperkingengebieden richten zich tot de betrokken gemeenten. Op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en artikel 8.8 van de Wet luchtvaart dienen de gemeenten het luchthavengebied en de beperkingengebieden alsmede de beperkingen, die daarin gelden, binnen een jaar na inwerkingtreding van het Luchthavenbesluit in hun bestemmingsplannen op te nemen. Als een bestemmingsplan nog niet in overeenstemming is met het Luchthavenbesluit, geldt het besluit op grond van artikel 8.70, tweede lid, in samenhang met artikel 8.47, tweede lid, en de artikelen 8.8, tweede lid, en 8.9, eerste lid, van de Wet luchtvaart als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Het Luchthavenbesluit dient dan bij de verlening van een omgevingsvergunning in acht te worden genomen. Als het besluit de bouw- of aanlegactiviteit niet toestaat, kan de gevraagde omgevingsvergunning niet worden verleend.

De provincie is bezig om oude BIGNAL (Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen)-besluiten om te zetten naar een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling. Daarnaast zijn er in Barneveld zogenaamde provinciale Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)-ontheffingen verleend. Met een dergelijke ontheffing is het voor een beperkte periode toegestaan om met een helikopter te landen op een terrein (bijvoorbeeld een weiland) dat niet is aangewezen als luchthaven. Een TUG-ontheffing is altijd tijdelijk en geldt voor maximaal twaalf dagen per jaar dat kan worden gevlogen. In vergelijking met een (permanente) luchthaven – die mogelijk wordt gemaakt door een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling – heeft een dergelijke ontheffing, gelet op het tijdelijke karakter en de relatief lage intensiteit, dan ook een beperkte ruimtelijke impact.

Hieronder staat een tabel met een overzicht van de BIGNAL-besluiten, TUG-ontheffingen en Luchtvaartregelingen die zijn verleend voor helikopters binnen het grondgebied van de gemeente Barneveld. Deze lijst is in 2017 ontvangen van de provincie Gelderland.

TUG-ontheffing locaties

Locatie	Naam houder	Geldigheid	Aantal vluchten
Stroeërweg 46 in Stroe	De Kruif Machines B.V.	??	??
Bijschoterweg nabij Nijkerkerweg 150 in Voorthuizen	??	??	??
Burgstederweg 5 in De Glind	??	??	??
Helweg 25 in De Glind	??	??	??
Wencopperweg 52 in Barneveld	??	??	??

BIGNAL-besluiten

Locatie	Naam houder	Geldigheid	Aantal vluchten
Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek	JAKO Landbouwmachines B.V.	??	Maximaal 14 vliegbewegingen per dag, hetgeen neer komt op 7 landingen en 7 starts per dag. Uitsluitend tussen zonsopkomst en zonsondergang, tussen 07.00 uur en 19.00 uur.
Wesselseweg 132 in Kootwijkerbroek	Bosch Beton B.V.	geldig tot 1 april 2002	Maximaal 8 vliegbewegingen per dag. Gebruik uitsluitend tussen zonsopkomst en zonsondergang.

Luchthaven o.b.v. Omgevingsverordening Gelderland

Locatie	Naam houder	Geldigheid	Aantal vluchten
Kootwijkerbroekerweg 55 in Kootwijkerbroek	Gidding Holding B.V.	permanent	Per gebruiksjaar mogen maximaal 208 vliegbewegingen plaatsvinden met een maximum van 4 vliegbewegingen per week (art. 5.3.4.4 Omgevingsverordening Gelderland)

Van de hiervoor genoemde helilocaties hebben alleen de volgende vier locaties, op basis van de huidige informatie, een min of meer structureel karakter:

- Stroeërweg 46 in Stroe (De Kruif Machines B.V.)
- Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek (JAKO Landbouwmachines B.V.)
- Wesselseweg 132 in Kootwijkerbroek (Bosch Beton B.V.)
- Kootwijkerbroekerweg 55 in Kootwijkerbroek (Gidding Holding B.V.)

Bij elke aanvraag om een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling wordt door de provincie aan de gemeente gevraagd of een helihaven planologisch is toegestaan. In de toekomst zullen dergelijke aanvragen toenemen, omdat de TUG-ontheffingen en BIGNAL-besluiten voor helikopters op den duur hun geldigheid verliezen. De enige mogelijkheid om op deze locaties te kunnen blijven vliegen, is als voor de desbetreffende locatie een permanente luchthaven wordt ingesteld. Dit kan de provincie zoals gezegd met een Luchthavenbesluit of een Luchthavenregeling mogelijk maken. De provincie heeft het *'Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland'* vastgesteld waarin is bepaald waar helihavens kunnen worden gevestigd. Daarnaast is het bestemmingsplan bepalend voor het antwoord op de vraag of een helihaven al dan niet (planologisch) mogelijk is.

Provinciaal beleid: Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland
De huidige beleidsregelingen voor luchtvaartterreinen in Gelderland zijn in 2009 door de provincie vastgelegd in de notitie Omgevingsbeleid luchtvaartterreinen Gelderland. Deze notitie is als bijlage (bij het hoofdstuk Verdieping, zie bijlage 28) bij de Omgevingsvisie Gelderland (versie januari 2018) opgenomen.

Uit het provinciaal Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland volgt dat het uitbreiden van het aantal helikopterterreinen (voor zowel individueel als collectief gebruik) alléén denkbaar wordt geacht op/bij één van de regionale bedrijventerreinen langs de Gelderse snelwegzones, mits hier wordt voldaan aan alle overige relevante randvoorwaarden.[1]

Gemeentelijke helihavens in bestemmingsplannen
Op grond van de huidige bestemmingsplannen is op geen enkele locatie in Barneveld een (permanente) helihaven toegestaan. Wel is het landen met een traumaheli in het buitengebied toegestaan op grond van artikel 32.1 van het bestemmingsplan Buitengebied 2012.

Verder is alleen voor de locatie aan de Stroeërweg 46 in Stroe, hoewel hier geen sprake is van een helihaven, het incidenteel en beperkt landen in verband met de verleende TUG-ontheffing planologisch toegestaan. Het gaat hier om een tijdelijke toestemming om buiten een aangewezen luchthaven beperkt te mogen landen en opstijgen.

[1] Zie paragraaf 3.3 Beschikbare ruimte voor helikopterterreinen, *Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland, p. 14.*

Artikel 9.1, aanhef en onder f, van het bestemmingsplan Stroeërweg I luidt als volgt:

"Als gebruik strijdig met de bestemming wordt in ieder geval aangemerkt:
a. (…)
b. (…)
c. (…)
d. (…)
e. (…)
f. het gebruiken van gronden voor een landingsplaats voor vliegtuigen, met inbegrip van helikopters en/of ultralighthelikopters, uitgezonderd voor die percelen waarvoor door de provincie Gelderland een vergunning/ontheffing is afgegeven voor het op jaarbasis beperkt mogen gebruiken als landingsplaats voor helikopters.".

Op grond van dit artikel is het gebruik maken van TUG-ontheffingen planologisch toegestaan.

Planologische mogelijkheden nieuwe helihavens
Gelet op de geluidsproductie en andere nadelige milieugevolgen die worden veroorzaakt door helikopters, is in beginsel terughoudendheid geboden bij het toestaan van helihavens bij een individueel bedrijf in het buitengebied. Een helihaven met een bredere functie, ten behoeve van meerdere bedrijven en/of instellingen in Barneveld of de regio, op een andere locatie ligt dan ook meer voor de hand. In lijn met het provinciaal beleid kan worden gedacht aan een locatie op/bij één van de regionale bedrijventerreinen. Mogelijke locaties aan de rand van of in de directe nabijheid van De Harselaar zijn bijvoorbeeld denkbaar.

Afgezien van deze uitgangspunten zal door de desbetreffende initiatiefnemer(s) verder moeten worden aangetoond dat het gebruik als helihaven voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Hierbij zijn onder meer een goed woon- en leefklimaat, externe veiligheid, hoogtebeperkingen, geluid en milieu belangrijke aspecten. In de handreiking "Bedrijven en Milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn verder indicatieve richtafstanden opgenomen voor helikopterlandingsplaatsen. Voor het aspect geluid geldt bijvoorbeeld een indicatieve richtafstand van 500 meter tot gevoelige functies (zoals woningen).

Het is van belang dat initiatiefnemers vóór het aanvragen van een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling eerst onderzoek doen naar de planologische (on)mogelijkheden voor een helihaven. Door het indienen van een vooronderzoek bij de gemeente kunnen initiatiefnemers tegen relatief lage kosten[2] de haalbaarheid van een helihaven laten toetsen.

Regeling bestaande helilocaties buitengebied gemeente Barneveld
Zoals hiervoor is aangegeven, zijn in het verleden voor verschillende locaties in het buitengebied toestemmingen verleend voor helikopters. Op dit moment zijn vier helilocaties bekend die een min of meer structureel karakter hebben. Omdat geen overlast bekend is van deze helilocaties en het de wens is om bestaande rechten te respecteren, wordt een regeling voorgestaan die het gebruik van deze locaties regelt. Voor deze locaties zal aan de provincie in het kader van een nieuwe Luchthavenbesluit en Luchthavenregeling worden medegedeeld dat planologische medewerking het uitgangspunt is.

Bij het planologisch toestaan van helihavens gelden de volgende voorwaarden en beperkingen:

[2] De leges vooronderzoek bedragen op dit moment - afhankelijk van de complexiteit - minimaal € 303,75 en maximaal € 506,25.

- De vier bestaande helilocaties (die een min of meer structureel karakter hebben) worden gerespecteerd.
- Nieuwe helilocaties in het buitengebied worden in beginsel niet toegestaan.
- Voor de locatie is reeds een TUG-ontheffing of een BIGNAL-beschikking verleend.
- Het gebruik zoals opgenomen in het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling dient qua aard en omvang vergelijkbaar te zijn met het gebruik zoals mogelijk gemaakt door de eerder verleende TUG-ontheffing of BIGNAL-beschikking. Minder intensief gebruik in dit kader is uiteraard ook toegestaan.
- Initiatiefnemer dient aan te tonen dat de helihaven voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, waarbij onder meer wordt voldaan aan de eisen die gelden voor geluid en externe veiligheid.
- De provincie Gelderland heeft, gelet op het provinciaal planologisch beleid, geen bezwaren tegen de helihaven.
- Verplaatsing van één van de vier bestaande (“structurele”) helilocaties in het buitengebied is mogelijk indien de oude vergunde locatie wordt opgeheven. De toekomstige locatie zal daarbij tevens moeten voldoen aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.
- Nieuwe helilocaties, alsook het gebruik dat qua aard en omvang substantieel intensiever is dan de bestaande situatie, zijn mogelijk op locaties die voldoen aan het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland. Een helihaven met een bredere functie – ten behoeve van meerdere bedrijven en/of instellingen in Barneveld of de regio – op/bij één van de regionale bedrijventerreinen verdient hierbij de voorkeur.

Conclusie
Uit het voorgaande volgt dat voor verschillende locaties binnen de gemeente Barneveld door het Rijk of de provincie toestemmingen zijn verleend voor helikopters. Het gaat hierbij vooral om tijdelijke ontheffingen voor het landen en opstijgen vanaf locaties bij individuele bedrijven in het buitengebied. Vier helilocaties hebben een min of meer structureel karakter. Dit betreffen de locaties Stroeërweg 46 (De Kruif Machines B.V.), Oude Garderenseweg 5 (JAKO Landbouwmachines B.V.), Wesselseweg 132 (Bosch Beton B.V.) en Kootwijkerbroekerweg 55 (Gidding Holding B.V.). Voor het overgrote deel van de locaties is het gebruik overigens niet geregeld in het bestemmingsplan.

Gelet op de geluidsproductie en andere nadelige milieugevolgen die worden veroorzaakt door helikopters, is in beginsel terughoudendheid geboden bij het planologisch toestaan van helihavens bij een individueel bedrijf in het buitengebied. Omdat geen overlast bekend is van de vier (“structurele”) helilocaties en het de wens is om bestaande rechten te respecteren, wordt een regeling voorgestaan die het gebruik van deze locaties regelt. Voor deze locaties zal aan de provincie in het kader van een nieuwe Luchthavenbesluit en Luchthavenregeling worden medegedeeld dat planologische medewerking – indien het toegestane gebruik qua aard en omvang verglijkbaar of minder is – het uitgangspunt is. Hierbij dient de helihaven onder meer te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening en moet rekening worden gehouden met de in deze memo opgenomen uitgangspunten en voorwaarden.

Hoewel zoals gezegd nieuwe helihavens in het buitengebied niet worden gefaciliteerd, is “nieuwvestiging” als gevolg van het verplaatsen van één van de vier bestaande helilocaties mogelijk. Hierbij geldt de voorwaarde dat de oude vergunde locatie moet worden opgeheven. De toekomstige locatie zal daarbij tevens moeten voldoen aan eisen van een goede ruimtelijke ordening. Nieuwe helihavens, niet zijnde een verplaatsing van een bestaande locatie, zijn alleen mogelijk op locaties

die voldoen aan het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland. Een helihaven met een bredere functie – ten behoeve van meerdere bedrijven en/of instellingen in Barneveld of de regio – op/bij één van de regionale bedrijventerreinen ligt hierbij voor de hand. Hierbij kan worden gedacht aan mogelijke locaties aan de rand van of in de directe nabijheid van De Harselaar. De initiatiefnemer of initiatiefnemers zullen daarnaast moeten aantonen dat de helihaven voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, voordat sprake kan zijn van planologische medewerking.