15.571.02 Mei 2017

M.e.r.-beoordeling helihaven loodswezen IJmuiden



M.e.r.-beoordeling helihaven loodswezen IJmuiden

Rapport

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid, sector milieu
Postbus 3007
2100 DA HAARLEM

To70
Postbus 85818
2508 CM Den Haag
tel. +31 (0)70 3922 322
fax +31 (0)70 3658 867
E-mail: info@to70.nl

Door:
Stefan Morel
Jeroen Timmers
Ruud van Gils

Den Haag, mei 2017

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
2 De activiteit 9
3 De locatie 13
4 Beoordeling mogelijke milieueffecten 16
5 Bibliografie 29
Appendix A: Wettelijke eisen 30

1 Inleiding

1.1 Het te nemen besluit

Op 1 november 2009 is de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML Stb 561, 2009) in werking getreden. Met deze regelgeving zijn de besluitvormingsprocedures rond kleine luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast zijn de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens van het Rijk overdragen aan de provincies. De provincie Noord-Holland heeft hiermee onder andere de bevoegdheid gekregen tot het vaststellen van luchthavenbesluiten (LHB) waaronder die voor de helikopterluchthaven van het Loodswezen in IJmuiden, verder aangeduid als "helihaven loodswezen IJmuiden" (Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, 2015). Het LHB zal de zogeheten BIGNAL[1]-ontheffing (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000), die in het verleden door het Rijk is afgegeven voor de helihaven, vervangen.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling

Het Besluit milieueffectrapportage onder de Wet milieubeheer bevat in de bijlage een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig ("C-lijst") of m.e.r.-beoordelingsplichtig ("D-lijst") zijn. Het vaststellen van een LHB voor de helikopterluchthaven IJmuiden is m.e.r.-beoordelingsplichtig (activiteiten onderdeel D 6.1), en volgt de zogeheten "formele procedure". Dit is toegelicht in appendix A van deze m.e.r.-beoordeling. Dit houdt in dat het bevoegde gezag, in casu de provincie Noord-Holland, voor het nemen van het besluit moet beoordelen of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) in een te doorlopen m.e.r.-procedure noodzakelijk is vanwege mogelijk belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu. Zij houdt bij het uitvoeren van de m.e.r.-beoordeling rekening met de beoordelingscriteria uit bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling (Europese Commissie, 2011). Deze criteria zijn:

1. Kenmerken van het project
2. Plaats van de activiteit
3. Kenmerken van mogelijke effecten en de samenhang met andere activiteiten.

Alleen als het bevoegde gezag op grond van deze criteria oordeelt dat belangrijke nadelige gevolgen mogelijk zijn, is een m.e.r. noodzakelijk. Dit rapport biedt de inhoudelijke onderbouwing voor het bevoegde gezag om een besluit over het al dan niet doorlopen van een m.e.r.-procedure te nemen.

1.3 Onderzochte effecten en leeswijzer

Het bevoegd gezag beoordeelt of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Dit gebeurt aan de hand van de in voorgaande paragraaf genoemde beoordelingscriteria in de EU-richtlijn voor milieueffectbeoordeling en de daarin opgenomen subcriteria. Tabel 1 bespreekt deze (sub)criteria en motiveert welke (sub)criteria voor de helihaven loodswezen IJmuiden relevant zijn voor deze m.e.r.-beoordeling en in welke paragrafen deze worden uitgewerkt.

[1] BIGNAL: Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen. In het kader van deze AMvB verleende het Rijk ontheffingen voor het in gebruik hebben van helikopterluchthavens.

Tabel 1: motivering van de relevantie van de m.e.r.-beoordelingscriteria uit de EU-richtlijn voor milieueffectbeoordeling

Criterium EU-richtlijn	Relevant voor m.e.r.-beoordeling loodswezen IJmuiden?	Uitwerking in deze m.e.r.-beoordeling
De kenmerken van de activiteit De kenmerken van de projecten moeten in aanmerking worden genomen, en met name:		
de omvang en het ontwerp van het gehele project	Ja De activiteit betreft een kleine, reeds ingerichte locatie. Er vinden zeer beperkt fysieke ingrepen plaats	Zie par. 3.1 voor ligging, lay out en omvang locatie
de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	Ja Er bevinden zich industriële activiteiten (m.n. Tata steel) in de nabijheid	Zie par. 4.7 voor cumulatie
het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit	Nee Er worden geen hulpbronnen gebruikt	
de productie van afvalstoffen	Nee Er worden geen afvalstoffen geproduceerd	
verontreiniging en hinder	Ja De activiteit heeft emissies naar de atmosfeer en leidt tot geluidemissies	Zie par. 4.4 voor luchtverontreiniging en par. 4.5 voor stikstofdepositie Zie par. 4.2 geluid
het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis	Ja De activiteit leidt tot externe veiligheidsrisico's	Zie par. 4.3 voor externe veiligheid
de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling)	Ja Voor geluidhinder en luchtverontreiniging wordt nagegaan of gezondheidseffecten mogelijk zijn vanwege de aanwezige woongebieden	Zie par. 4.2 voor geluidhinder en par. 4.4 voor luchtverontreiniging

Criterium EU-richtlijn	Relevant voor m.e.r.-beoordeling loodswezen IJmuiden?	Uitwerking in deze m.e.r.-beoordeling
Locatie van de projecten De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:		
het bestaande en goedgekeurde landgebruik	Nee Er vinden geen/zeer beperkt fysieke ingrepen plaats, het betreft een bestaande activiteit	
de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan	Nee Er vinden geen/zeer beperkt fysieke ingrepen plaats, er worden geen natuurlijke hulpbronnen gebruikt	
c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: i) wetlands, oeverformaties, riviermondingen; ii) kustgebieden en het mariene milieu; iii) berg- en bosgebieden; iv) natuurreservaten en -parken; v) gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG; vi) gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen; vii) gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;	Ja Er bevinden zich Natura 2000-gebieden en gebieden van het nationaal natuurnetwerk (NNN, voorheen EHS) in de nabijheid. Verstoring van natuur door geluid is een potentieel effect Nabije woongebieden worden mogelijk beïnvloed	Zie par. 4.6 voor verstoring natuur en de paragrafen 4.2 voor geluidhinder en 4.4 luchtverontreiniging

Criterium EU-richtlijn	Relevant voor m.e.r.-beoordeling loodswezen IJmuiden?	Uitwerking in deze m.e.r.-beoordeling
viii) landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.		
Soorten en kenmerken van het potentiële effect De waarschijnlijk aanzienlijke milieueffecten van projecten moeten, in samenhang met de onder punten 1 en 2 van de hierboven uiteengezette criteria, in aanmerking worden genomen, met aandacht voor het effect van het project op de in artikel 3, lid 1 (EU-richtlijn) uiteengezette factoren, met inachtneming van:		
de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);	Ja	Zie de paragrafen 4.2 voor geluidhinder, 4.4 voor luchtverontreiniging en 4.6 voor verstoring natuur
de aard van het effect	Ja	Zie de paragrafen 4.2 geluidhinder, 4.4 voor luchtverontreiniging, 4.5 voor stikstofdepositie en 4.6 voor verstoring natuur
het grensoverschrijdend karakter van het effect	Nee Er zijn geen grensoverschrijdende effecten	
de intensiteit en de complexiteit van het effect	ja	Zie de paragrafen 4.2 voor geluidhinder, 4.4 voor luchtverontreiniging, 4.5 voor stikstofdepositie en 4.6 voor verstoring natuur
de waarschijnlijkheid van het effect	ja	Zie ho. 4 (alle thema's)
de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	ja	Zie ho. 4 (alle thema's)
de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten	ja	Zie par. 4.7 cumulatie

Criterium EU-richtlijn	Relevant voor m.e.r.-beoordeling loodswezen IJmuiden?	Uitwerking in deze m.e.r.-beoordeling
de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen	Ja	Zie par. 4.8 voor mitigatie

Paragraaf 4.8 bevat een samenvatting van de relevante milieuaspecten in relatie tot de kenmerken van de activiteit, de locatie en de milieueffecten. Hiermee kan het bevoegde gezag besluiten of deze aanleiding geven een m.e.r.-procedure te doorlopen.

2 De activiteit

2.1 Wettelijk- en beleidskader luchthavens

Wet Luchtvaart en RBML

In 2009 is de Luchtvaartwet overgegaan naar de Wet luchtvaart en is tevens de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML Stb 561, 2009) in werking getreden. Daarmee is een nieuw stelsel van bepalingen voor luchthavens, met uitzondering van Schiphol, in werking getreden. Voor de helihaven loodswezen IJmuiden verandert daardoor een aantal zaken. De belangrijkste wijzigingen voor de helihaven zijn:

1. In het kader van decentralisatie is het bevoegd gezag voor de landzijdige aspecten van het Rijk naar de provincie Noord-Holland gegaan. Het bevoegd gezag voor de luchtzijdige aspecten blijft bij het Rijk
2. De BIGNAL-ontheffing wordt vervangen door een luchthavenbesluit
3. In het luchthavenbesluit worden de volgende aspecten geregeld:
   - vastleggen van het luchthavengebied;
   - vastleggen van de gebruiksruimte middels grenswaarden in handhavingspunten;
   - vastleggen van het beperkingengebied als gevolg van geluidsbelasting, externe veiligheid en obstakelvrije vlakken in verband met de vliegveiligheid. In de BIGNAL-ontheffing zijn deze gebieden niet opgenomen;
   - gebruik van gronden als gevolg van de voorziene beperkingen.

Als gevolg hiervan wordt de vigerende BIGNAL-ontheffing voor de helihaven loodswezen IJmuiden vervangen door een LHB waarin bovengenoemde elementen worden verwerkt.

Provinciale beleidsnota regionale luchthavens

De Provinciale beleidsnota regionale luchthavens (Provincie Noord Holland, 2010) bepaalt dat het luchthavenbesluit de helihaven dezelfde milieugebruiksruimte toebedeelt als de BIGNAL-ontheffing (één-op-één omzetting). In overleg en met instemming van de exploitant van de helihaven (Loodswezen IJmuiden) heeft de provincie besloten af te wijken van deze bepaling, om de volgende redenen:

1. Het LHB dient zoveel als mogelijk aan te sluiten bij het huidige en het door de exploitant voorziene gebruik;
2. De overlast voor omwonenden dient zoveel als mogelijk beperkt te blijven;
3. Het LHB dient enige ruimte te bieden voor wisselend dagelijks en jaarlijks gebruik door bijvoorbeeld weersinvloeden[2];
4. Het LHB dient rekening te houden met een (beperkt) aantal niet-commerciële vluchten door bijvoorbeeld de politie, zoals die thans ook plaatsvinden;

Voor de helihaven IJmuiden betekenen deze overwegingen dat bij het bepalen van de milieugrenswaarden niet wordt uitgegaan van een maximum van 10 helikopterbewegingen per dag (huidige BIGNAL-ontheffing), maar van circa 700 helikopterbewegingen per jaar. Niet dit aantal

[2] Het loodswezen gebruikt de helihaven intensiever bij slechte weersomstandigheden.

helikopterbewegingen, maar de grenswaarden voor de jaarlijkse geluidbelasting worden vervolgens vastgelegd in het LHB. Afhankelijk van het type helikopter is er binnen de grenswaarden een kleiner of groter aantal dan 700 helikopterbewegingen per jaar mogelijk.
De berekeningen die zijn gedaan voor deze m.e.r.-beoordeling zijn gebaseerd op het aantal van 700 met het meest gebruikte helikoptertype (Dauphin N-serie).

2.2 Te beschouwen situaties in de m.e.r.-beoordeling

In deze m.e.r.-beoordeling worden drie situaties beschreven en met elkaar vergeleken. Bij de voorgenomen activiteit en referentiesituatie wordt rekening gehouden met het plan van het Loodswezen om de helihaven aan te passen. De aanpassingen zijn nodig zodat de helihaven voldoet aan de eisen die gelden bij het te nemen luchthavenbesluit. Het start- en landingspunt voor de helikopters, de windzak en het hek zullen verplaatst worden, de abri wordt verwijderd, er wordt een 20ft container met e-kast en brandblusmiddelen geplaatst en de in- en uitvliegrichting aan de oostkant zal een bocht krijgen. Het Loodswezen is voornemens om de aanpassingen in oktober 2017 te maken. Bij de actuele situatie wordt uitgegaan van de huidige ligging en in- en uitvliegrichtingen van de helihaven.

Voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB)
De voorgenomen activiteit is het in gebruik hebben van de helihaven IJmuiden conform een vast te stellen luchthavenbesluit (LHB) zoals bedoeld in de Wet Luchtvaart. Voor deze activiteit worden de maximaal mogelijke milieugevolgen beschreven.

Referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing)
De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden in een m.e.r.-beoordeling vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie is de situatie die zich in de toekomst voordoet als geen besluit wordt genomen. In het geval van de helihaven loodswezen IJmuiden houdt dat in dat de BIGNAL-ontheffing niet wordt vervangen door een LHB. De maximaal mogelijke milieugevolgen bij voortzetting van de BIGNAL-ontheffing is dus de referentiesituatie.

Actuele situatie (huidig gebruik)
De milieugevolgen van de voorgenomen activiteit worden ook vergeleken met de actuele situatie. Dit geeft informatie over de verschillen tussen de actuele milieueffecten en de maximaal mogelijke milieueffecten bij volledige benutting van de milieugebruiksruimte in het vast te stellen LHB.

2.3 Het gebruik van de helihaven loodswezen IJmuiden

Voorgenomen activiteit
Het voornemen gaat uit van een aantal tot circa 700 helikopterbewegingen[3] per jaar.

[3] Een helikopterbeweging is een start of een landing

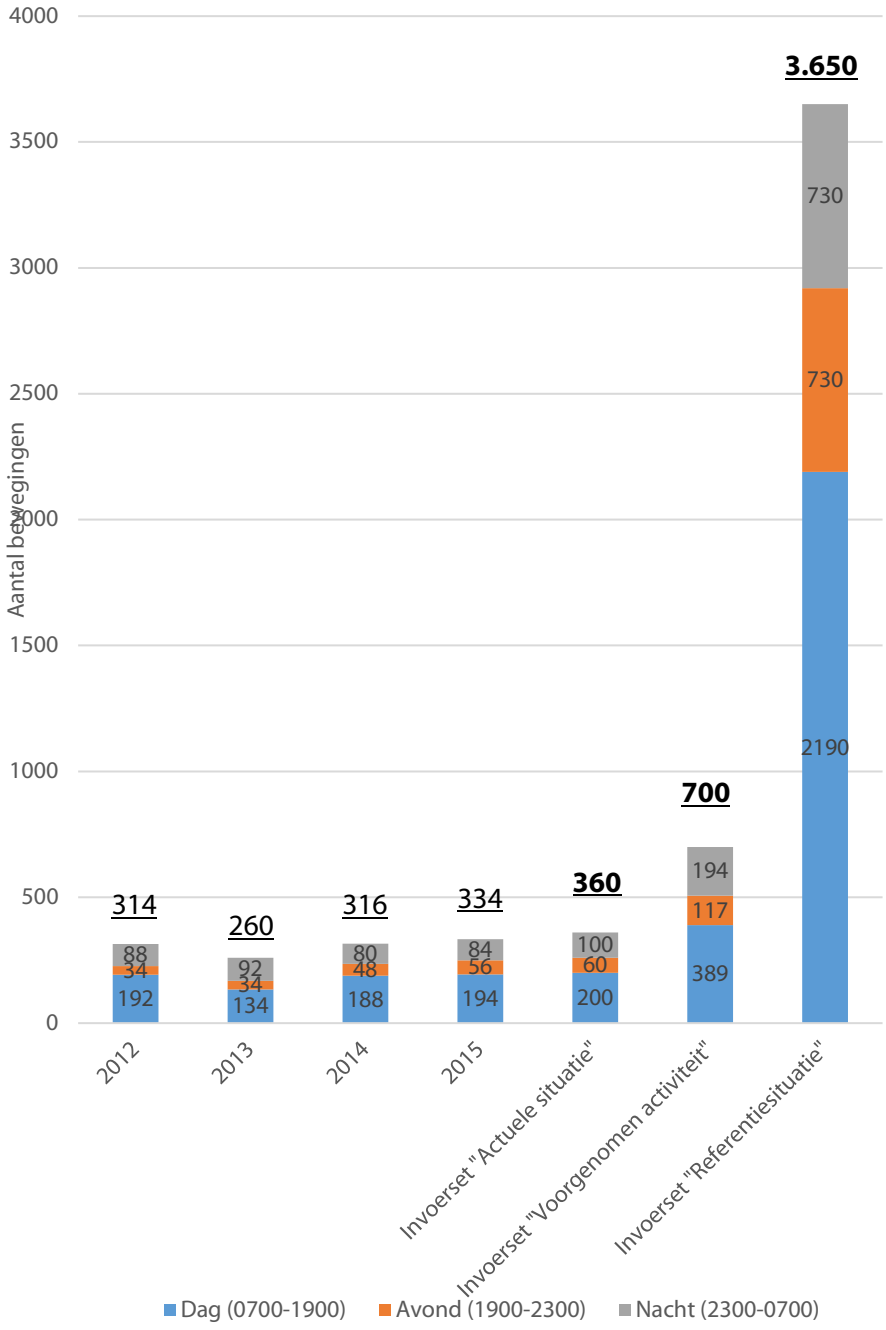
Referentiesituatie

De referentiesituatie beperkt het gebruik van de helihaven loodswezen IJmuiden tot maximaal 10 helikopterbewegingen per etmaal door hefschroefvliegtuigen toegelaten voor beloodsing. Er is geen voorschrift voor het maximale aantal helikopterbewegingen per jaar.

Actuele situatie

Het aantal helikopterbewegingen in de periode 2012-2015 is geïnventariseerd. Daaruit blijkt dat in de actuele situatie tussen de 250 en 350 helikopterbewegingen per jaar plaatsvinden (circa 1 per dag). Dat is circa 10% van het aantal in de BIGNAL-ontheffing toegestane helikopterbewegingen (referentiesituatie) en circa 50% van het aantal helikopterbewegingen in het vast te stellen LHB (de voorgenomen activiteit).

Afbeelding 1 geeft een overzicht van de aantallen helikopterbewegingen in de jaren 2012 t/m 2015 en in de onderzochte situaties. Overige uitgangspunten voor de invoerset van de berekeningen zijn weergegeven toegelicht in het To70 rapport 'Invoergegevens ten behoeve van mer-beoordeling en het Luchthavenbesluit van de helihaven Loodswezen IJmuiden'.



Afbeelding 1: aantal helikopterbewegingen per jaar en verdeling over de dag

3 De locatie

3.1 Ligging van de helihaven loodswezen IJmuiden

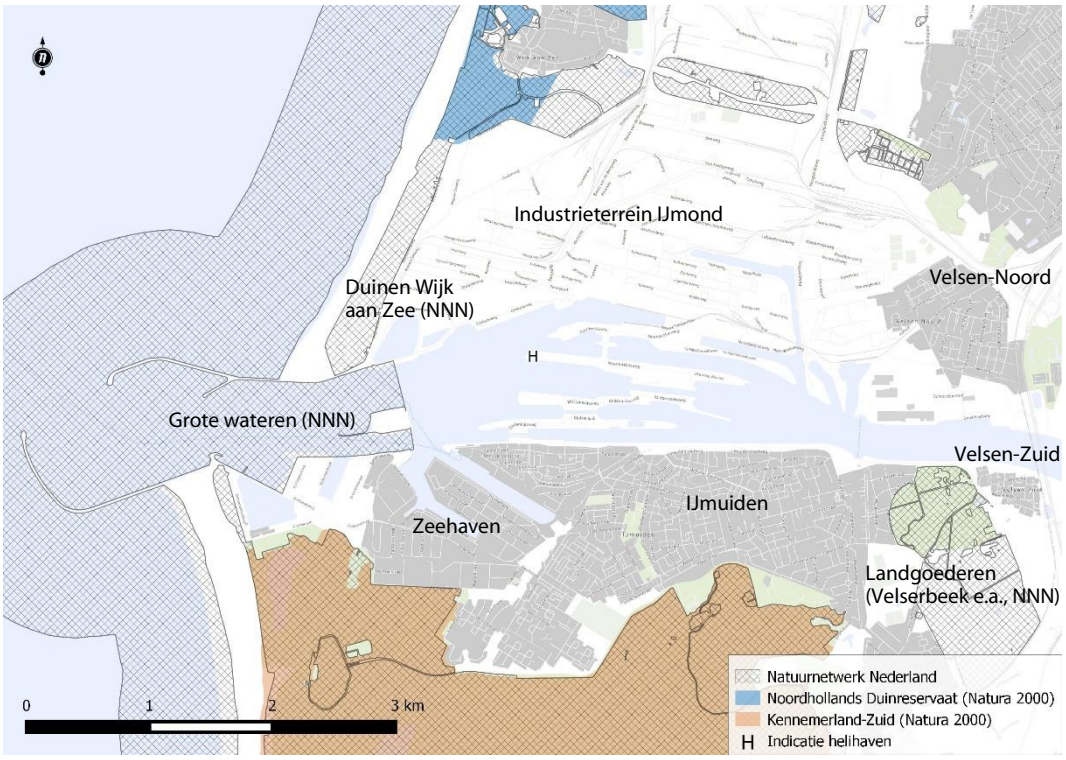
De helihaven loodswezen IJmuiden is gelegen op één van de eilanden van het zeesluizencomplex in het Noordzeekanaal van IJmuiden. Dit zeesluizencomplex zal in de komende jaren worden vernieuwd. Voor de helihaven heeft dat geen gevolgen, er worden geen beperkingen voor het gebruik opgelegd. Ligging en lay out van de helihaven zijn weergegeven in Afbeelding 2.



Afbeelding 2: ligging en lay-out van de helihaven loodswezen IJmuiden

3.2 Beschrijving van de omgeving

Op de zuidoever van het Noordzeekanaal bevinden zich de zeehaven en de woongebieden van IJmuiden en Velsen-Zuid, grenzend aan de Velsertunnel. Op de noordoever bevinden zich het bedrijventerrein IJmond (o.a. Tata Steel), bedrijventerreinen Velsen-Noord (de Pijp, Kagerweg, Noordwijkermeerpolder) en grenzend aan de Velsertunnel het woongebied van Velsen-Noord (zie Afbeelding 3).



Afbeelding 3: de omgeving van de helihaven loodswezen IJmuiden

In de directe omgeving van de helihaven loodswezen IJmuiden bevinden zich twee gebieden die deel uitmaken van Natura 2000: het Noordhollands Duinreservaat en Kennemerland-Zuid.

Het gebied Kennemerland-Zuid is onder de Habitatrichtlijn alleen aangewezen voor habitattypen en voor Habitatrichtlijnsoorten die niet gevoelig zijn voor verstoring door geluid (nauwe korfslak, gevlekte witsnuitlibel en groenknolorchis) (R.R. Smits, 2013). Met het definitieve wijzigingsbesluit voor de aanwijzing van Kennemerland-Zuid onder de Habitatrichtlijn (oktober 2014) is de status van het gebied als Beschermd Natuurmonument komen te vervallen.

Het Noordhollands Duinreservaat is onder de noemer van de Vogelrichtlijn ook aangewezen voor broedvogels waarvoor een herstelopgave geldt (paapje en tapuit). Deze soorten zijn in het broedseizoen gevoelig voor verstoring door geluid (R.R. Smits, 2013).

Alle overige gebieden die behoren tot Natura2000 zijn verder weg gelegen en worden pas in deze m.e.r.-beoordeling betrokken als zou blijken dat zich verstoringseffecten kunnen voordoen in de hierboven genoemde twee gebieden.

In Velsen-Zuid liggen enkele aaneengeschakelde buitenplaatsen en landgoederen (Velserbeek, Waterland, Beeckestijn, Schoonenberg, Hoogergeest). Deze maken deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Voor deze gebieden geldt dat de externe werking van de helihaven loodswezen IJmuiden wettelijk gezien niet beoordeeld hoeft te worden. Voor deze gebieden wordt in

deze m.e.r.-beoordeling niettemin toch nagegaan of nadelige effecten mogelijk zijn. Dat geldt eveneens voor de duinstrook van Wijk aan Zee en voor de Grote Wateren.

De buitenplaatsen van Velsen Zuid kenmerken zich door oude loofbossen met lanen, gazons en waterpartijen. De gebieden worden recreatief gebruikt. Bosvogels zouden gevoelig voor verstoring kunnen zijn.

De duinen bij Wijk aan Zee kenmerken zich door droge duingraslanden en duinvegetaties. Hier komen geen verstoringsgevoelige vogelsoorten voor: het gebied grenst aan het bedrijventerrein IJmond.

De Grote Wateren maken deel uit van het NNN, maar kennen bij de IJmond, waar veel activiteiten en scheepverkeer zijn, geen verstoringsgevoelige natuurwaarden.

De helihaven loodswezen IJmuiden is niet gelegen in de nabijheid van stiltegebieden en weidevogelleefgebieden.

In de directe omgeving van de helihaven is Windpark Spuisluis in ontwikkeling. GS hebben op 14 maart jl. ingestemd met de ontwerpverklaring van geen bedenkingen voor het windpark. Indien de geplande ontwikkeling van dit windpark doorgang vindt zullen er vlak naast de aan- en uitvliegroute van de helihaven windturbines worden geplaatst. De aanwezigheid van een windturbine vlakbij (de aan- en uitvliegroute naar) een helihaven kan een risico vormen voor een veilige vluchtuitvoering. Achter een windturbine ontstaat een turbulentie-effect.

De initiatiefnemer van het windpark en de exploitant van de helihaven zijn, in ambtelijke afstemming met o.a. de Inspectie Leefomgeving en Transport en de provincie, overeengekomen dat een stilstandregeling zal worden afgesproken om de vliegveiligheid te borgen. De windturbines zullen worden stilgezet op het moment dat de helikopter wil vertrekken terwijl de windrichting en -snelheid zodanig zijn dat er een risico is voor de helikopter.

In het ontwerp-Luchthavenbesluit wordt een voorschrift opgenomen dat de exploitant van de helihaven er zorg voor moet dragen dat de windturbines worden stilgezet op het moment dat deze een risico vormen voor een veilige vluchtuitvoering.

4 Beoordeling mogelijke milieueffecten

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de relevante milieueffecten zoals is gemotiveerd in Tabel 1 (paragraaf 1.3). Er vindt een vergelijking plaats van milieueffecten van de drie gedefinieerde situaties (zie paragraaf 2.2):

- De voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB)
- De referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing)
- De actuele situatie (huidig gebruik)

Paragraaf 4.8 geeft een samenvatting van de kenmerken van de activiteit, de locatie en de milieueffecten.

4.2 Geluid

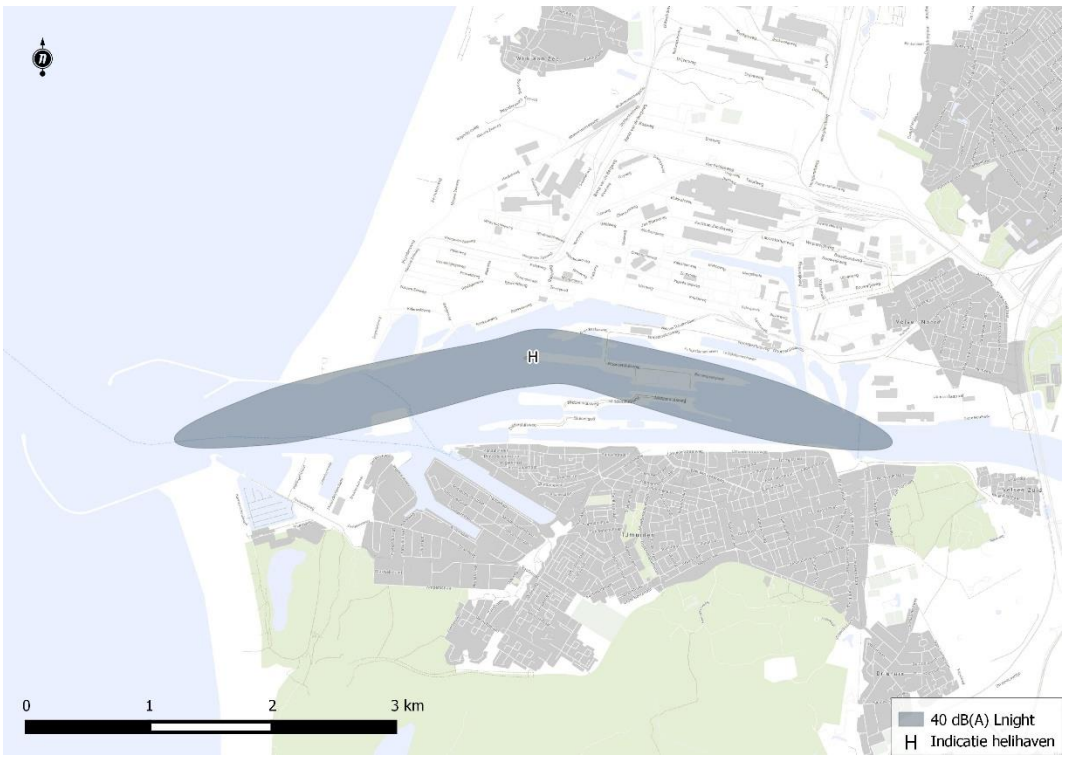
Op basis van de invoerset voor het gebruik van de helihaven loodswezen IJmuiden (zie appendix B) is een L_{den}-geluidsberekening uitgevoerd en zijn de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren bepaald. Ook de geluidbelasting in de nacht is bepaald. Er is geen wettelijke norm voor de geluidbelasting in de nacht en daarom is er geen voorschrift voor de te bepalen contour. Gekozen is voor het bepalen van de 40 dB(A) L_{night}-contour.

De resultaten van de L_{den}- en L_{night}-berekeningen voor de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) zijn weergegeven in Afbeelding 4 en Afbeelding 5. In de afbeeldingen is te zien dat geen woningen gelegen zijn binnen de 48 dB(A) L_{den}- en 40 dB(A) L_{night}-contouren.

De resultaten van L_{den}- en L_{night}-berekeningen voor de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing) zijn weergegeven in Afbeelding 6 en Afbeelding 8. Afbeelding 7 laat zien dat in de referentiesituatie, i.t.t. de voorgenomen activiteit, wel woningen zijn gelegen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour. Het betreft 1250 woningen. Binnen de 56 dB(A) L_{den}-contour zijn in de referentiesituatie geen woningen gelegen. Hieruit blijkt dat de voorgenomen activiteit een lagere geluidbelasting met zich meebrengt dan de referentiesituatie. Het provinciaal beleid schrijft voor dat het provinciaal bestuur voor het gebied tussen de 56 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{den}-contour een afweging moet maken over de wenselijkheid van de bouw van woningen en geluigevoelige bestemmingen. Omdat de 48 dB(A) contour in de voorgenomen activiteit vrijwel geheel wateroppervlak beslaat en geen woongebieden overlapt hoeft het provinciaal bestuur deze afweging niet te maken.



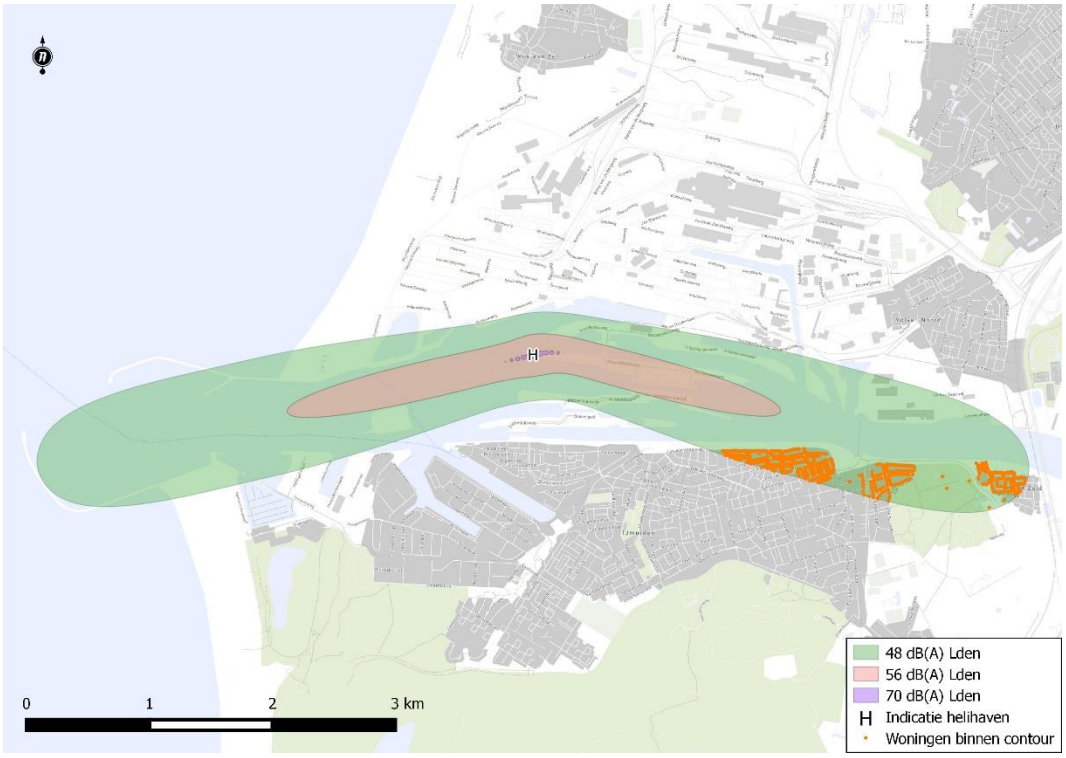
Afbeelding 4: Ligging 70, 56 en 48 dB(A) L_{den}-contouren voor de voorgenomen activiteit (vast te stellen Luchthavenbesluit).



Afbeelding 5: 40 dB(A) L_{night}-contour voor de voorgenomen activiteit.



Afbeelding 6: Ligging 70, 56 en 48 L_{den}-contouren voor de referentiesituatie (BIGNAL-ontheffing).



Afbeelding 7: Ligging van de woningen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contouren voor de referentiesituatie (BIGNAL-ontheffing).

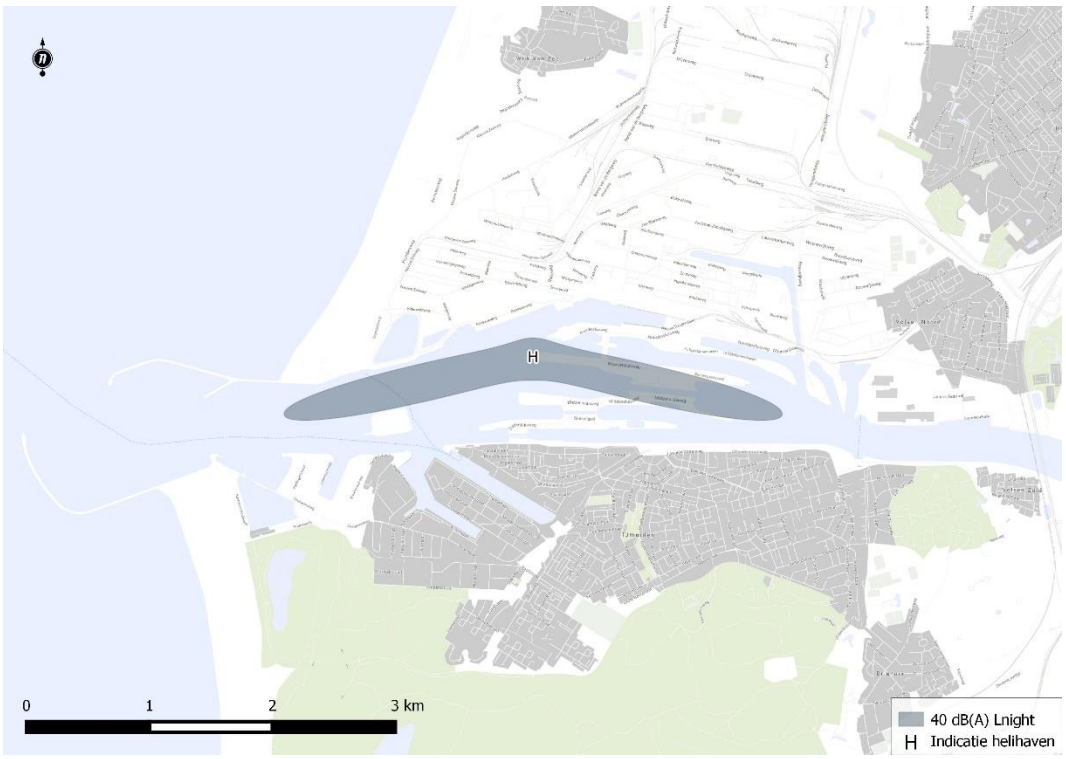


Afbeelding 8: 40 dB(A) L_{night} contour voor de referentiesituatie (BIGNAL-ontheffing).

Voor de actuele situatie (huidig gebruik) zijn de L_{den}-contouren weergegeven in Afbeelding 9. In deze figuur is te zien dat bij het huidige gebruik van de luchthaven, evenals bij de voorgenomen activiteit, de 48 dB(A) L_{den}-contour geen woongebieden overlapt. De geluidbelasting in de nacht is weergegeven in Afbeelding 10.



Afbeelding 9: 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-geluidcontouren voor de actuele situatie.



Afbeelding 10: 40 dB(A) L_{night} contour voor de actuele situatie.

Uit deze resultaten kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting in de omgeving als gevolg van de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) beperkt groter is dan in de actuele situatie. Ten opzichte van het gebruik dat in de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing) is toegestaan is de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen activiteit echter veel kleiner: in de referentiesituatie liggen 1250 woningen en geluidgevoelige bestemmingen binnen de 48 dB(A) L_{den}-contour, in de voorgenomen activiteit geen enkele. Omdat in de voorgenomen activiteit (het LHB) de 48 dB(A) L_{den}-contour en de 40 dB(A) L_{night}-contour geen woongebieden overlapt, zal de optredende geluidhinder en slaapverstoring zeer beperkt zijn.

4.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft het risico van de luchthaven voor de omgeving. De risicomaat die hierbij wordt gehanteerd, is het plaatsgebonden risico (PR). Het PR is gedefinieerd als de kans per jaar dat een denkbeeldige persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden door een direct gevolg van een vliegtuigongeval.

Het luchthavenbesluit dient contouren te bevatten voor het PR van 10^{-5}/jaar en 10^{-6} /jaar. Deze contouren zijn net als de L_{den}-contouren bepalend voor de begrenzing van de beperkingengebieden.

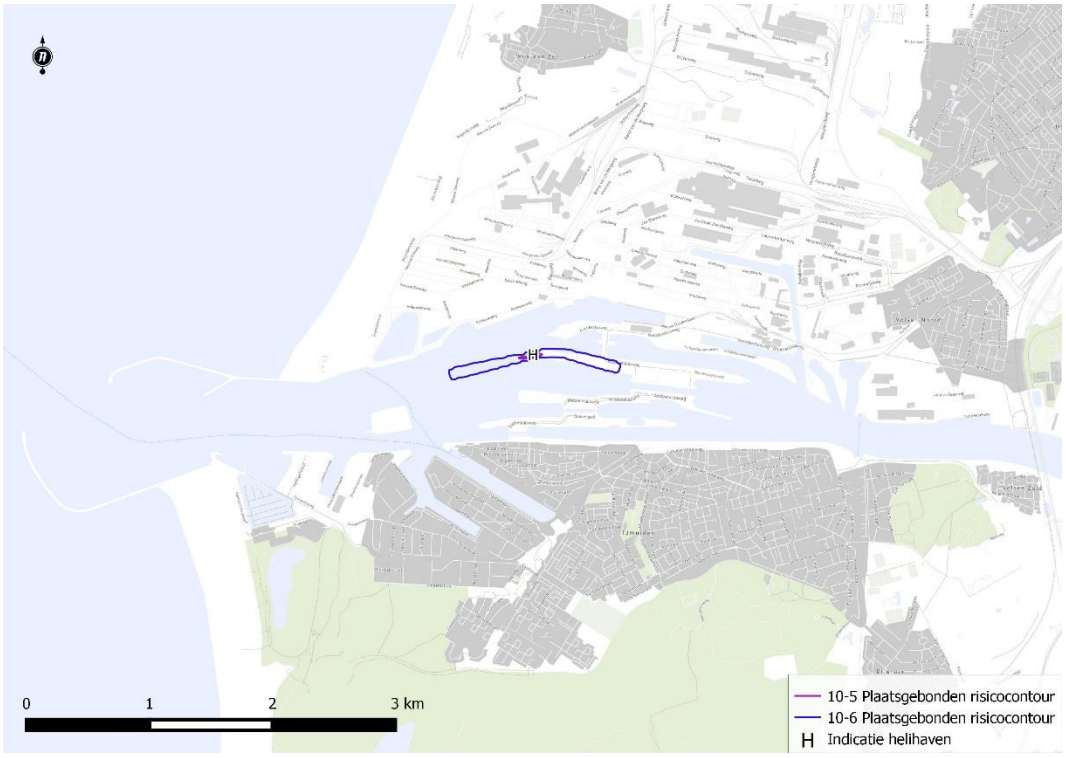
Afbeelding 11 en Afbeelding 12 laten respectievelijk de ligging van de PR-contouren zien voor de voorgenomen activiteit en de referentiesituatie. De 10^{-6} PR contour van de voorgenomen activiteit is kleiner dan die van de referentiesituatie. De 10^{-5} PR contour van de voorgenomen activiteit is niet zichtbaar in afbeelding 11. Het aantal helikopterbewegingen is te klein om deze contour te kunnen berekenen.

Binnen de 10^{-5} PR-contour dienen woningen en andere gevoelige bestemmingen aan hun bestemming te worden onttrokken. Binnen de 10^{-6} PR-contour is nieuwbouw van woningen, niet zijnde een bedrijfswoning, niet toegestaan. De 10^{-6} PR-contour zal moeten worden opgenomen in het luchthavenbesluit en heeft daarmee doorwerking in het bestemmingsplan.

De 10^{-5} en 10^{-6} contouren van zowel de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) als de referentiesituatie (huidig vergund gebrjuik in de BIGNAL-ontheffing) overlappen de helihaven loodswezen IJmuiden en aangrenzend gebied boven wateroppervlak. Daarbinnen liggen geen woningen.



Afbeelding 11: Plaatsgebonden risicocontouren van de helihaven loodswezen IJmuiden (voorgenomen activiteit)



Afbeelding 12: Plaatsgebonden risicocontouren van de helihaven loodswezen IJmuiden (referentiesituatie)



Afbeelding 13: Plaatsgebonden risicocontouren van de helihaven loodswezen IJmuiden (actuele situatie)

In Afbeelding 13 is te zien dat voor de actuele situatie (huidig gebruik) de contouren nog kleiner zijn dan voor de voorgenomen activiteit omdat het actuele gebruik beperkter is dan in de voorgenomen activiteit.

Geconcludeerd kan worden dat de gevolgen voor externe veiligheid van de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) kleiner zijn dan in de referentiesituatie (actueel vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing. De voorgenomen activiteit houdt daarmee een verbetering in.

4.4 Luchtverontreiniging

Op het gebied van geur en emissies zijn de gevolgen van de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing). De milieueffecten van deze onderdelen zijn direct afhankelijk van het aantal helikopterbewegingen en de vlootsamenstelling. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn er in de voorgenomen activiteit op jaarbasis minder helikopterbewegingen zodat de geur- en emissie-effecten zullen afnemen. Gezien het beperkte aantal helikopterbewegingen (tot circa 700 helikopterbewegingen per jaar, gemiddeld circa 2 per dag) is de absolute omvang van emissies beperkt. Gezondheidseffecten zijn bij dergelijke beperkte emissies niet te verwachten.

4.5 Stikstofdepositie

De helihaven loodswezen IJmuiden heeft de BIGNAL-ontheffing verkregen voordat de verplichting tot het opstellen van een passende beoordeling voor projecten met mogelijk significant negatieve gevolgen ingevolge de Habitatrichtlijn (en Vogelrichtlijn) van toepassing werd. Nadien hebben geen wijzigingen in

het gebruik plaatsgevonden. Voor de bestaande situatie is daarom nooit een Nb-wet vergunning verleend. In het kader van de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, 2015) kan de stikstofdepositie van de helihaven beschouwd worden als onderdeel van de achtergronddepositie: de stikstofdepositie is als onderdeel van de achtergronddepositie beoordeeld in de passende beoordeling die ten grondslag ligt aan het PAS. Die passende beoordeling concludeert dat op grond van het depositieverloop, de staat van instandhouding, de trend en de afstand tot de Kritische Depositiewaarde en de positieve effecten van het herstelprogramma met zekerheid gesteld kan worden dat er geen aantasting plaatsvindt van de natuurlijke kenmerken van het Noord-Hollands Duinreservaat (Provincie Noord-Holland, 2015) en Kennemerland-Zuid (Provincie Noord-Holland, 2015).

Bij de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) voor de helihaven loodswezen IJmuiden wordt een afname in het gebruik van de helihaven voorzien ten opzichte van de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing. Er is daarom een afname van de stikstofdepositie, hetgeen bovenstaande conclusie bevestigt.

4.6 Verstoring Natuur

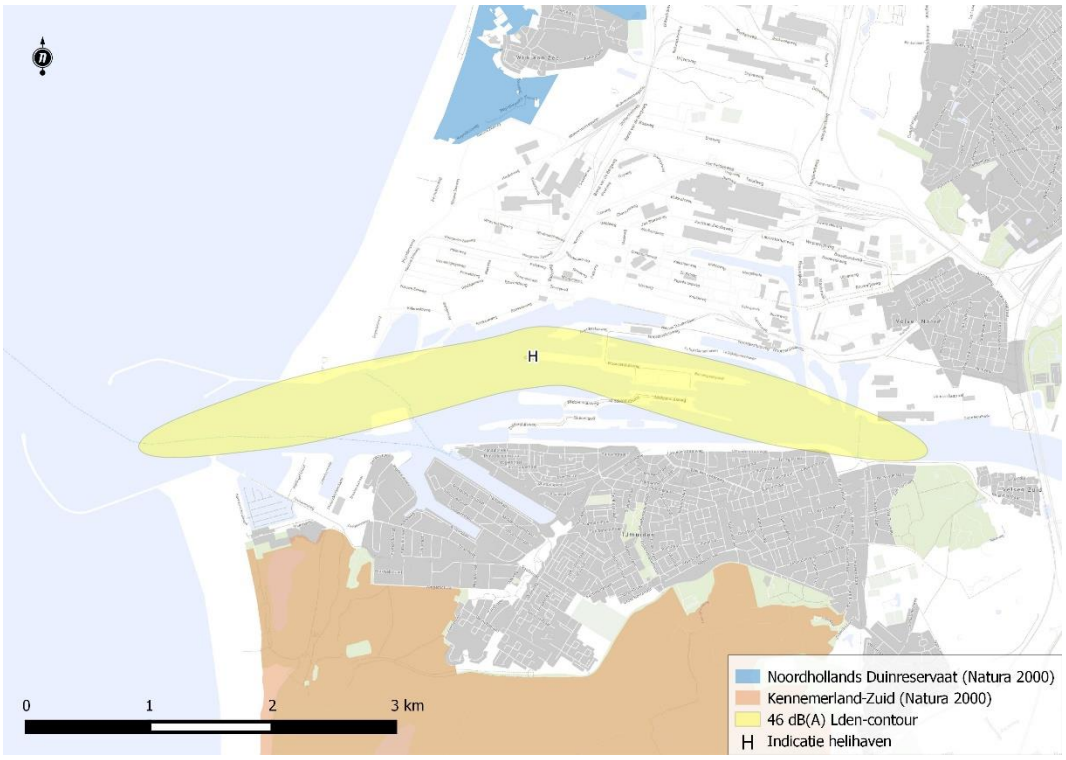
Verstoring door heliverkeer kan boven een bepaalde intensiteit en boven een bepaalde frequentie leiden tot een afname van het aantal van een soort of de kwaliteit van de habitat. Daarmee kunnen de instandhoudingsdoelen van het betrokken gebied in het geding komen. In termen van de Nb-wet gaat het dan om significant negatieve effecten. Bureau Waardenburg (R.R. Smits, 2013) gaat in een studie naar verstoring door helikopters uit van een geluidniveau van 46 dB(A) waarboven verstorende effecten op broedvogels te verwachten zijn. Buiten het broedseizoen is de kans op verstoring in het algemeen minder.

In Afbeelding 14, afbeelding 15 en afbeelding 16 zijn de Natura 2000-gebieden weergegeven in combinatie met de 46 dB(A) L_{den}-geluidcontour (respectievelijk de voorgenomen activiteit, referentiesituatie en actuele situatie). Hieruit kan worden opgemaakt dat deze contour in alle situaties de Natura 2000 gebieden niet overlapt. Dat betekent dat significante gevolgen voor deze gebieden door verstoring kunnen worden uitgesloten.

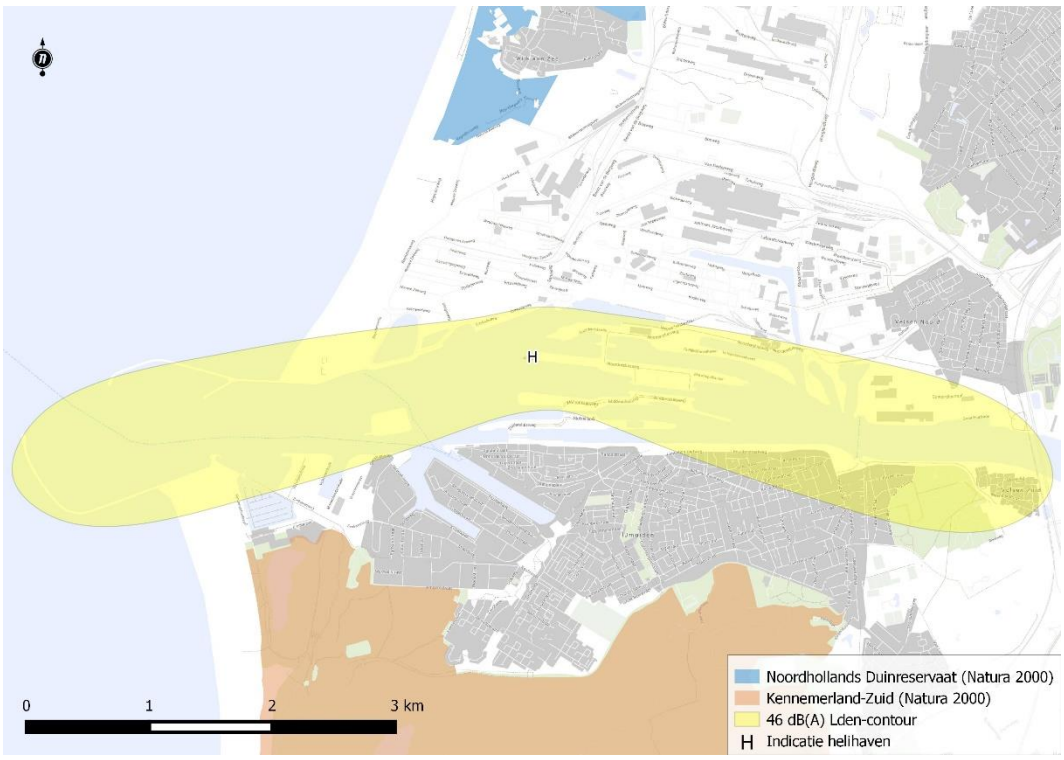
De duinen bij Wijk aan zee, de oppervlaktewateren in de IJmond en de landgoederen bij Velsen Zuid (Velserbeek e.a.) maken deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (zie Afbeelding 3). Aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken moet in deze gebieden worden voorkomen. Deze gebieden worden in de voorgenomen activiteit niet (Velserbeek e.a.), vrijwel niet (duinen Wijk aan Zee) of voor een klein gedeelte (Grote wateren IJmond) door de 46 dB(A) contour overlapt. In de referentiesituatie overlapt deze geluidcontour alle drie de gebieden in iets grotere mate. In de actuele situatie overlapt de 46 dB(A) L_{den}-contour geen van deze natuurgebieden (Afbeelding 16). Hieronder wordt nagegaan of de voorgenomen activiteit en/of de referentiesituatie kunnen leiden tot aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken in deze gebieden.

De duinen bij Wijk aan Zee kenmerken zich voornamelijk door droge duingraslanden en duinvegetaties. Het gebied ligt binnen de geluidzone van industrieterrein IJmond en grenst aan een drukke vaarroute. Gezien de huidige geluidbelasting in dit gebied is het onwaarschijnlijk dat er verstoringsgevoelige broedvogels voorkomen. Ook het oppervlaktewater in de IJmond dat deel uitmaakt van het NNN-gebied Grote Wateren kent geen verstoringsgevoelige natuurwaarden door de veelheid aan activiteiten en scheepvaart die daar plaatsvinden. Op het fort-eiland in de monding van het IJ, is een kolonie meeuwen gehuisvest. Hier is tevens een restaurant. Verwacht kan worden dat de vogels gewend zijn aan activiteiten in de omgeving. Verstoringseffecten van de helihaven loodswezen IJmuiden die afbreuk doen aan de wezenlijke waarden en kenmerken in deze gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten.
De landgoederen bij Velsen-Zuid (Velserbeek e.a.) kenmerken zich door loofbossen, lanen, gazons en waterpartijen. De gebieden liggen binnen de geluidzones van zowel industrieterrein IJmond als de industrieterreinen de Pijp, Kagerweg en Noordwijkermeerpolder ten noorden van het Noordzeekanaal en hebben al een relatief hoge geluidbelasting. In het gebied is daarnaast recreatie. De verwachting is dat verstoring van broedvogels eerder kan plaatsvinden door recreanten en honden dan door geluid van enkele helikopters per dag. Hierbij wordt ook overwogen dat de meeste helikopterbewegingen van het loodswezen plaatsvinden buiten het broedseizoen, als weeromstandigheden minder goed zijn.

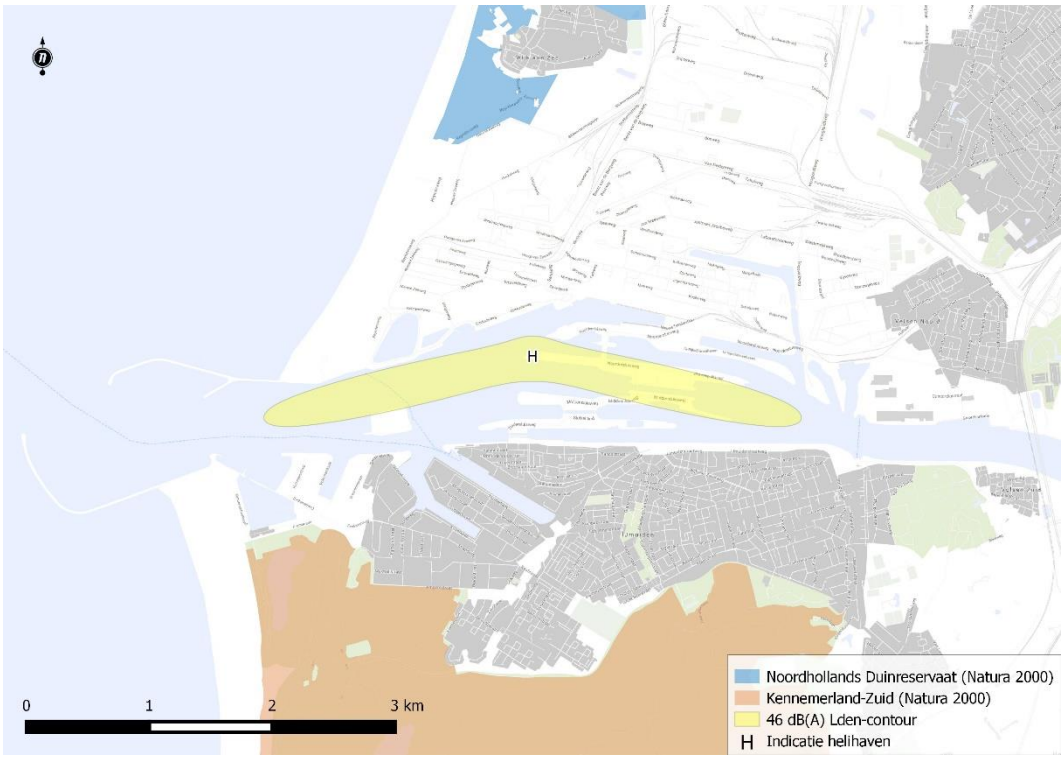
Het is om bovengenoemde redenen onwaarschijnlijk dat in de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing) en de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) aantasting plaatsvindt van de wezenlijke waarden en kenmerken van deze gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland. In de voorgenomen activiteit is de kans op enige verstoring nog kleiner dan in de referentiesituatie vanwege de kleinere geluidcontour.



Afbeelding 14: 46 dB(A) L_{den}-contour van de helihaven loodswezen IJmuiden (voorgenomen activiteit) in relatie tot de ligging van de dichtst bijgelegen Natura-2000 gebieden



Afbeelding 15: 46 dB(A) L_{den}-contour van de helihaven loodswezen IJmuiden (referentiesituatie) in relatie tot de ligging van de dichtst bijgelegen Natura-2000 gebieden



Afbeelding 17: 46 dB(A) L_{den}-contour van de helihaven loodswezen IJmuiden (actuele situatie) in relatie tot de ligging van de dichtst bijgelegen Natura-2000 gebieden

4.7 Cumulatie van effecten

In voorgaande paragrafen is beschreven dat de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het LHB) minder milieueffecten heeft ten opzichte van de referentiesituatie (huidig vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing). Ook is aangetoond dat de absolute omvang van de milieueffecten van de voorgenomen activiteit beperkt zijn. Stikstofdepositie leidt in cumulatie met andere emissies (Beoordeling PAS zie par. 4.5) niet tot significante effecten. Emissies van andere stoffen naar de atmosfeer zijn vanwege het beperkte aantal helikopterbewegingen verwaarloosbaar en leiden niet tot cumulatieve effecten met andere bronnen. De 48 dB(A) L_{den}-geluidcontour overlapt geen woongebieden. Natura 2000 gebieden liggen ver buiten de invloedssfeer van de helihaven loodswezen IJmuiden. Cumulatieve effecten van betekenis zijn daarom ook voor geluid niet te verwachten.

4.8 Conclusie mogelijke milieueffecten

Tabel 2 geeft een samenvatting van de mogelijke milieueffecten van de voorgenomen activiteit (voorgenomen vergund gebruik in het Luchthavenbesluit) voor de criteria die relevant zijn geacht.

Tabel 2: Samenvatting mogelijke milieueffecten van de voorgenomen activiteit

Criteria EU-richtlijn m.e.r.	Mogelijke effecten voorgenomen activiteit (LHB) ten opzichte van de referentiesituatie (BIGNAL-ontheffing
Omvang/ontwerp van de activiteit	Geen
Luchtverontreiniging	Verbetering
Stikstofdepositie	Verbetering
Geluidhinder	Verbetering
Externe veiligheid	Verbetering
Gezondheidseffecten	Verbetering
Verstoring natuur	Verbetering
Orde en grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied, omvang bevolking)	Verbetering
Aard van de effecten	De aard van de effecten is niet zodanig dat in één van de situaties risico's voor mens en natuur optreden
Intensiteit en complexiteit van de effecten	Verbetering
Cumulatie van effecten	Geen
Mitigatie	Er zijn verwaarloosbare tot beperkte milieugevolgen

De voorgenomen activiteit (exploitatie van de helihaven loodswezen IJmuiden conform voorgenomen vergund gebruik in het vast te stellen Luchthavenbesluit) heeft minder milieugevolgen dan de referentiesituatie (voortzetting van de exploitatie conform vergund gebruik in de BIGNAL-ontheffing).

De maximaal mogelijke effecten van exploitatie van de helihaven bij volledige benutting van de milieugebruiksruimte in de voorgenomen activiteit zijn verwaarloosbaar tot beperkt. Er zijn geen effecten op natuurwaarden van nabijgelegen Natura 2000- en NNN-gebieden te verwachten.

Op grond van de bevindingen in deze m.e.r.-beoordeling leidt de toetsing van de milieugevolgen aan de criteria van de Europese richtlijn voor milieueffectbeoordeling tot de conclusie dat de operatie van de helihaven loodswezen IJmuiden conform een vast te stellen Luchthavenbesluit niet leidt tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de locatie van het project, de kenmerken van het project en de soort en kenmerken van de potentiële effecten.

4.9 Leemten in kennis

Er zijn geen leemten in kennis.

5 Bibliografie

- Europese Commissie. (2011). Richtlijn 2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten.
- Ministerie Infrastructuur en Milieu. (n.d.). Besluit milieueffectrapportage. From wetten.overheid.nl/BWBR0006788/2015-07-01
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2000 йил 25-mei). Verklaring gebruik bedrijfsgebonden helihaven.
- Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken. (2015). Regeling van de Staatssecretaris van Economische zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu houdende regels over de programmatische aanpak stikstof.
- Provincie Noord Holland. (2010 йил 5-juli). Provinciale Beleidsnota Regionale Luchthavens .
- Provincie Noord-Holland. (2015). 087 Noordhollands Duinreservaat PAS-gebiedsanalyse.
- Provincie Noord-Holland. (2015). 088 Kennemerland-Zuid gebiedsanalyse mei 2015.
- R.R. Smits, R. L. (2013). Kritische afstanbden voor starten en landen van helikopters nabij Natura 2000-gebieden in Noord-Holland. Bureau Waardenburg bv.
- Wijzigingswet wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens). (2009). From overheid.nl: wetten.overheid.nl/BWBR0024928/2015-08-01

Appendix A: Wettelijke eisen m.e.r.-beoordeling

Het Besluit milieueffectrapportage, gekoppeld aan de Wet milieubeheer (Wm), bevat in de bijlage een lijst met activiteiten waarvan de bijbehorende besluiten m.e.r.-plichtig (C-lijst) of m.e.r.- beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Over luchthavens is het volgende opgenomen:

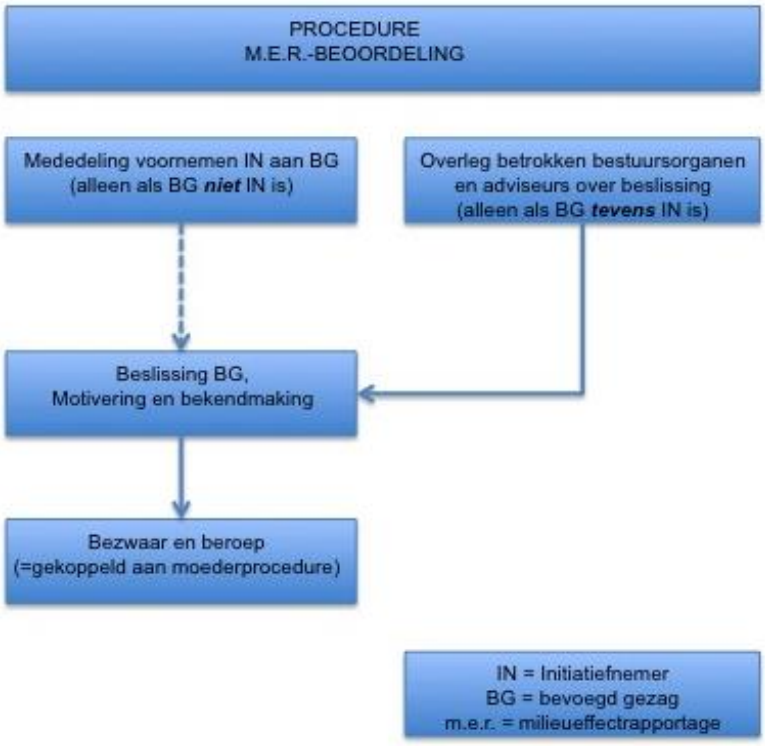
Tabel 3: Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (activiteiten onder C) of het maken van een m.e.r.-beoordeling (activiteiten onder D) verplicht is.

	Kolom 1 **Activiteiten**	**Kolom 2** **Gevallen**	**Kolom 3** **Plannen**	**Kolom 4** **Besluiten**
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindeling-besluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: 1°. het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
	wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes.			
		2°. de grenswaarden, bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij:		
		a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geL_{den}de beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geL_{den}de grenswaarden, of		
		b. het beperkingengebied vervalt.		

Het voorgenomen besluit is het luchthavenbesluit (Kolom 4). De helikopterluchthaven beschikt niet en krijgt geen beschikking over een landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer. Er is daarom geen sprake van m.e.r.-plicht op grond van onderdeel C 6.1. Er is eveneens geen sprake van wijzigingen in de start/landingsbaan van de luchthaven of van wijzigingen in het gebruik van de luchthaven of vliegroutes zoals geformuleerd in categorie D 6.2 zodat ook m.e.r.-beoordeling op grond van dit onderdeel niet van toepassing is. Het LHB betreft wel het gebruik van een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters zoals geformuleerd in de kolommen 1 en 2 van onderdeel D 6.1. Daarmee is m.e.r.-beoordeling op grond van onderdeel D 6.1 van toepassing. Voor dit onderdeel geldt geen ondergrens voor de omvang van de activiteit zodat voor de m.e.r.-beoordeling de *formele beoordelingsprocedure* wordt toegepast.

In de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure is het bevoegd gezag op grond van artikel 7.8b, lid 5 van de Wet milieubeheer verplicht om mededeling te doen van het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Als een m.e.r. nodig is publiceert het bevoegde gezag het m.e.r.-beoordelingsbesluit in dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Als er geen m.e.r. nodig is, dan wordt dit besluit ook in de Staatscourant gepubliceerd. Tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit staat geen direct bezwaar en beroep open. De tervisielegging van het besluit vindt tegelijkertijd met het ontwerp Luchthavenbesluit plaats. Belanghebbenden kunnen op dat moment bezwaar aantekenen of beroep indienen bij het (moeder)besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond. Samengevat volgt de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure de stappen in Afbeelding 18 (bron: Infomil.nl):



Afbeelding 18: procedure formele m.e.r.-beoordeling