

Notitie

betreft: Helihaven TweeSteden Ziekenhuis te Tilburg
Aanmeldingsnotitie in het kader van een vormvrije m.e.r.-beoordeling
datum: 3 juni 2021
referentie: EB/EB//D 3245-4-NO-003

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Elisabeth-TweeSteden Ziekenhuis (ETZ) te Tilburg, gelegen aan de Hilvarenbeekseweg 60, zal worden voorzien van een nieuwe helikopterluchthaven (verder: helihaven). Het betreft een helikopterplatform aangelegd op het dak van een nieuw te bouwen gebouw van het ziekenhuis ten behoeve van het uitvoeren van traumavluchten. Het ziekenhuis heeft sinds 1996 een helihaven, thans gelegen op een terrein aan de zuidoost zijde van het ziekenhuis.

f1.1 Locatie nieuwe helihaven ETZ



Volgens opgave van de opdrachtgever gaat het scenario uit van een totaal aantal vliegbewegingen van 400 (200 starts en 200 landingen) per jaar. De helihaven is gelegen op een hoogte van circa 34 à 38 meter.

Om de realisatie van de helihaven mogelijk te maken is een Luchthavenbesluit ex artikel 8.43 van de Wet luchtvaart noodzakelijk. In het kader van dit besluit dient een m.e.r.-beoordeling

plaats te vinden. In deze beoordeling, de aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling, wordt nagegaan of voor de onderbouwing van het besluit het doorlopen van een m.e.r.-procedure toegevoegde waarde heeft.

1.2 Besluit milieueffectrapportage

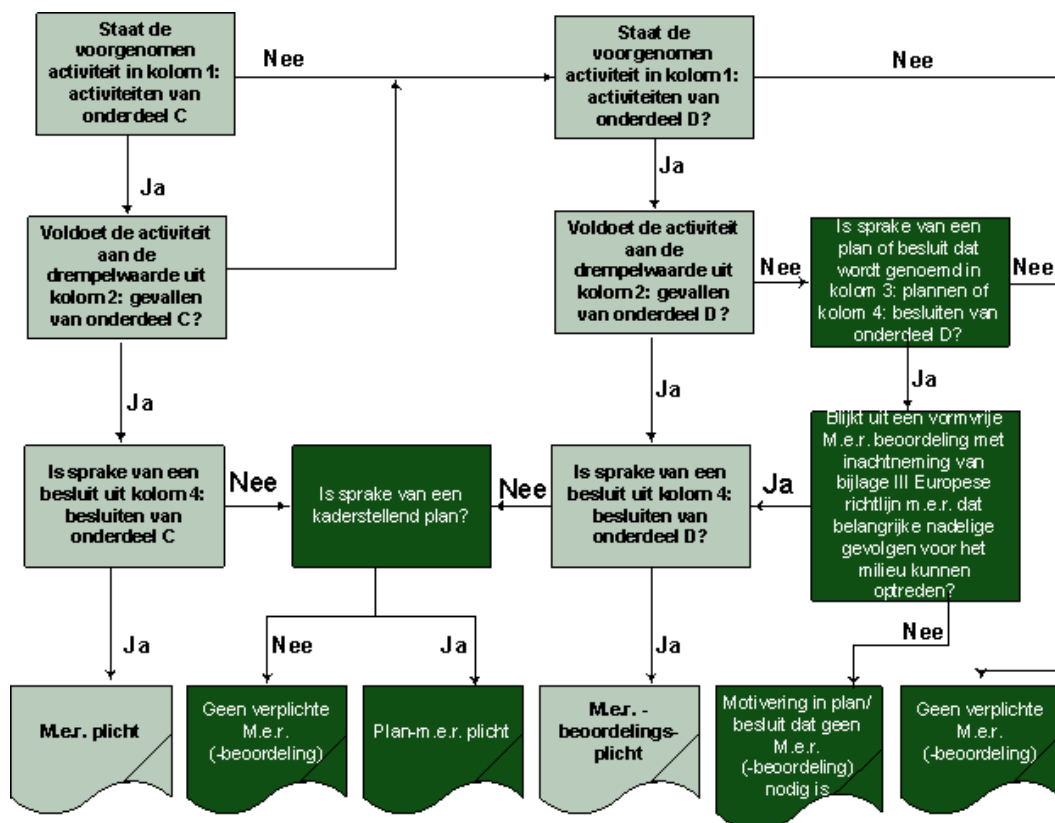
De verplichting tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage (verder: Besluit m.e.r.) en voldoet aan de aangewezen besluiten en sprake is van overschrijding van in het Besluit genoemde drempelwaarden.

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten:

- Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER (milieueffectrapportage) moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen;
- In onderdeel D is vermeld welke activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'Nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een MER hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

In figuur 1.2 wordt het hierboven omschreven afwegingskader schematisch weergegeven.

f1.2 Schematische weergave afwegingskader Besluit m.e.r. (bron: Infomil)



In het Besluit m.e.r. is o.a. opgenomen dat de volgende activiteit, geval, plan of besluit ten minste m.e.r.-beoordelingsplichtig is:

Onderdeel D 6.1:

Activiteit: De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.

Geval: In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.

Plan: De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

Besluit: Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

Onderdeel D 6.2:

Activiteit: Intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes.

De wijziging van het gebruik van de luchthaven, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes.

Geval: In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 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

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 geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of

b. het beperkingengebied vervalt.

Plan: De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

Besluit: Een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

In de situatie van onderhavige helihaven betreft het een gewijzigde situatie omdat de reeds bestaande helihaven wordt verplaatst naar nieuwbouw op het terrein van het ETZ.

Volgens het schema in figuur 1.2 is in onderhavige situatie sprake van:

- de voorgenomen activiteit staat niet in kolom 1: activiteiten van onderdeel C;
- de voorgenomen activiteit staat wel in kolom 1: activiteiten van onderdeel D (D 6.1 *De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven* en/of D 6.2 *Intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes*);
- de activiteit voldoet wel aan de drempelwaarde uit kolom 2: gevallen van onderdeel D;
- er is wel sprake van een besluit uit kolom 4: besluiten van onderdeel D (Luchthavenbesluit).

Daarmee is volgens het schema sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Blijkens eerder uitgevoerd onderzoek in het kader van de realisatie van de helihaven is bij het berekenen van geluid en externe veiligheid gebleken dat de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens wordt gesteld dat vaststelling van een Luchthavenbesluit vereist is indien de geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. Het gebied binnen de L_{den} 56 dB(A)-contour, maar buiten het luchthavengebied, dient in het bestemmingsplan als beperkingengebied in acht te worden genomen.

1.3 Doel van de aanmeldingsnotitie

In de voorliggende aanmeldingsnotitie wordt voor ETZ onderbouwd of voor de helihaven het doorlopen van een m.e.r.-procedure een toegevoegde waarde heeft. Met de aanmeldingsnotitie wordt het bevoegd gezag geïnformeerd over alle milieu-aspecten die voor de exploitatie van de helihaven aan de orde zijn. Het doel daarbij is om zeker te stellen dat bij besluitvorming de milieuaspecten optimaal worden betrokken. In de conclusie van de notitie wordt gemotiveerd aangegeven of bij deze besluitvorming een milieueffectrapportage – wel of niet – een toegevoegde waarde kan hebben.

2 M.e.r.-plicht en m.e.r.-beoordelingsplicht

In dit geval is in de vorm van een aanmeldingsnotitie gekozen voor een m.e.r.-beoordeling die vanwege de uitvoerige informatie een volwaardige m.e.r.-beoordeling mogelijk maakt op het punt of wel of niet een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (Wm, artikel 7.16 en 7.17). Daartoe bekijkt het bevoegd gezag of er sprake is van "bijzondere omstandigheden", zoals genoemd in bijlage III van de EG richtlijn milieueffectrapportage. Deze kunnen betrekking hebben op:

- kenmerken van de activiteit;
- de locatie waar de activiteit plaatsvindt;
- samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie);
- kenmerken van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen die de activiteit kan hebben.

Deze aanmeldingsnotitie beschrijft de gevolgen voor het milieu vanwege de helihaven van het ETZ en geeft een conclusie omtrent de noodzaak van het opstellen van een MER. Op basis van deze aanmeldingsnotitie, de toelichting op het Besluit m.e.r. en de methodiek beschreven in de door VROM opgestelde handleiding 'Afwegen en oordelen, een handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht (1999)' wordt de feitelijke beoordeling uitgevoerd. Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen of er sprake is van een noodzaak tot het opstellen van een MER.

3 Kenmerken en kader

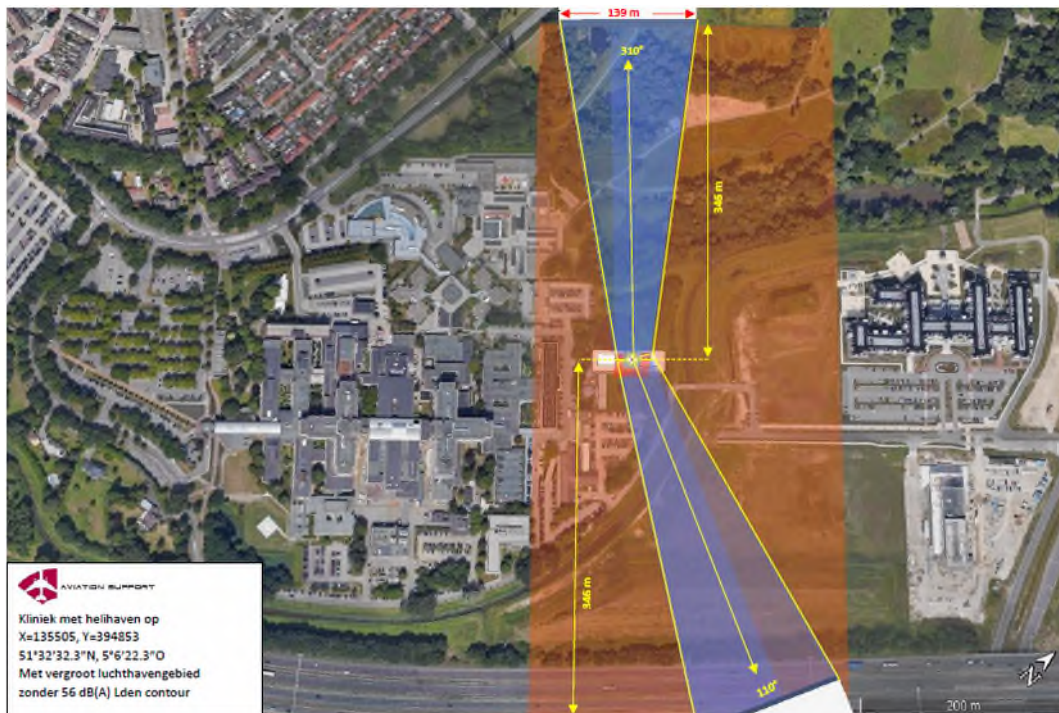
3.1 Beschrijving helikopterluchthaven ETZ

ETZ heeft de wens een helihaven te verplaatsen naar een nieuw te bouwen gebouw. De helikopter die gebruik maakt van de helihaven is een Eurocopter EC 135 (turbine).

De ligging van de helihaven in de omgeving is weergegeven in figuur 3.1. De coördinaten van de helihaven in het RD stelsel zijn: $x = 135505$, $y = 394853$ en $z = \max \pm 40$ m hoogte boven maaiveld.

De sectorverdeling waarbinnen gevlogen wordt is eveneens aangeduid in de figuur en is vastgesteld in overleg met de opdrachtgever. Er zijn in principe twee in- en uitvliegrichtingen, te weten de vliegrichting van 110 graden en van 310 graden. Op basis van de overheersende windrichting ter plaatse (zuidwest) wordt verondersteld dat de vluchten min of meer gelijkmatig over beide vliegrichtingen zijn verdeeld.

f3.1 Locatie nieuwe helihaven



De traumahelikopter van het ETZ is onderdeel van het traumaheli-MMT, welke bestaat uit 4 lifeliners. De lifeliners 2 en 3 zijn gestationeerd in Volkel en Rotterdam en opereren op een 24-uurs basis. In geval van een calamiteit kan de helikopter worden opgeroepen om bij ernstige vormen van letsel directe medische behandeling op locatie te kunnen verlenen, waarmee kostbare tijd wordt gewonnen ten opzichte van het transport van het MMT over de weg. Lifeliners 2 en 3 bedekken het zuidelijke gedeelte van Nederland, waaronder Tilburg en omgeving.

3.2 Aantal vliegbewegingen

Volgens opgave van de opdrachtgever gaat het scenario uit van een totaal aantal vliegbewegingen van 400 (200 starts en 200 landingen) per jaar. Daar de helihaven is gelegen op een (hoog) gebouw is rekening gehouden met een (geluidtechnisch ongunstige) achterwaarts uitgevoerde start (rearward take-off). Tevens is rekening gehouden met een meteotoeslag van 20%.

3.3 Locatiebeschrijving

De helihaven is gelegen op het terrein van het ETZ, op het dak van geprojecteerde nieuwbouw. Op relatief korte afstand van het ETZ ligt ten oosten en zuiden de Rijksweg A65. Ten westen is een woonwijk gesitueerd en direct ten noorden het Leijpark. Ten noordoosten is een complex gelegen welke voornamelijk is bestemd als "maatschappelijk".

Op het dak van de nieuwbouw, dat een breedte heeft van 20 meter, zal een helikopterdek worden geplaatst, in de vorm van een vierkant of achthoek, waarbinnen een denkbeeldige cirkel kan worden beschreven met een diameter van 17 meter. Daaromheen moet een obstakelvrije veiligheidszone van 34 x 34 meter aanwezig zijn, die zich ook gedeeltelijk buiten het gebouw mag bevinden. Op deze locatie is het mogelijk om vanuit meerder

richtingen te naderen en te vertrekken. Er is een 210° obstakelvrije sector aanwezig, maar voor de berekening van geluid en externe veiligheid zijn er twee preferente vliegrichting van 110 graden en van 310 graden.

3.4 Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens: RBML

Op 1 november 2009 is de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens, ofwel RBML, in werking getreden. De invoering van de RBML had gevolgen voor alle luchthavens in Nederland; de aangewezen luchthavens, maar ook de luchthavens van tijdelijke aard en de terreinen waarvoor een ontheffing verleend was. De enige luchthaven waarvoor niets veranderde was de luchthaven Schiphol.

De wet is gebaseerd op vier belangrijke uitgangspunten:

- decentralisatie van bevoegdheden van Rijk naar provincie;
- nieuwe normstelling voor geluid (L_{den}) en externe veiligheid;
- stroomlijning van procedures bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijke indeling rondom luchthavens;
- ontvlechting van verantwoordelijkheden tussen overheid en luchtvaartsector.

De gevolgen voor de provincies waren ingrijpend. De provincie werd namelijk met de inwerkingtreding bevoegd gezag over de luchthavens van regionale betekenis. De belangrijkste verantwoordelijkheden die de provincies hiermee gekregen hebben zijn:

- het vaststellen van Luchthavenbesluiten en -regelingen
en
- de handhaving van het gebruik van de luchthavens.

Een Luchthavenbesluit of -regeling en de handhaving zijn twee belangrijke handvatten voor de provincie om de rechten en plichten van luchthavens op regionaal niveau te beheersen. Een Luchthavenbesluit en -regeling kunnen gezien worden als de vergunning waarbinnen de luchthaven moet opereren. Een Luchthavenbesluit is deels vergelijkbaar met de “oude” Aanwijzing en een Luchthavenregeling is vergelijkbaar de “oude” Signal-ontheffing. Een Luchthavenbesluit moet bepalingen bevatten voor het luchthaven-luchtverkeer en voor de ruimtelijke indeling van het gebied rondom de luchthaven, oftewel: regels voor zowel de landzijde als voor de luchtzijde van de luchthaven. Bij een Luchthavenbesluit wordt een luchthavengebied en een beperkingengebied (rondom de luchthaven) aangewezen. De regels voor de ruimtelijke indeling gelden voor het beperkingengebied. Een Luchthavenregeling stelt alleen eisen aan het luchtvaartverkeer, dus alleen voor de luchtzijde.

Wanneer een Luchthavenbesluit of -regeling moet worden vastgesteld, ligt vast in de Wet Luchtvaart (artikel 8.1a lid 3 danwel artikel 8.64) en het Besluit burgerluchthavens. Als een contour van 56 dB(A) L_{den} (geluidhinder) of van 10^{-6} plaatsgebonden risico (externe veiligheid) buiten het luchthavengebied valt, moet een Luchthavenbesluit vastgesteld worden. In alle andere gevallen kan worden volstaan met een Luchthavenregeling.

In aanvulling op bovenstaande is een Besluit tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens in voorbereiding. Dit besluit voorziet in een wijziging van het op de Wet luchtvaart gebaseerde Besluit burgerluchthavens (BBL). Het BBL bevat onder meer regels omtrent de vaststelling van beperkingengebieden rond luchthavens –uitgezonderd de luchthaven Schiphol en militaire luchthavens –en de ruimtelijke beperkingen die daarbinnen gelden in verband met het externe-veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het gebruik van de luchthaven. Deze wijziging van het BBL houdt onder meer in dat indien op het dak of naast/nabij het ziekenhuis een helihaven ten behoeve van spoedeisende hulpverlening is ingericht, die ruimtelijke beperkingen niet van toepassing zijn op dat ziekenhuis zelf en de op het terrein gelegen bijgebouwen die ten dienste staan van het ziekenhuis.

3.5 Beleidskader

3.5.1 Provinciaal beleid

Provinciale Staten kunnen na inwerkingtreding van de wet RBML (1 november 2009, zie paragraaf 3.4) als bevoegd gezag beslissingen nemen over de milieugebruiksruimte en de ruimtelijke inpassing, oftewel het zogeheten ‘landzijdige’ gebruik van de niet-nationale burgerluchtvaartterreinen, waaronder de helihaven van ETZ.

Ten aanzien van de manier waarop luchtvaartuigen zich gedragen in het luchtruim (het zogeheten ‘luchtzijdige’ gebruik) heeft de provincie géén wettelijke bevoegdheden. Hiervoor blijft het Rijk verantwoordelijk, evenals voor de vliegveiligheids- en beveiligingsaspecten. De Wet luchtvaart geeft de provincies wel een formele betrokkenheid bij het vaststellen en wijzigen van vliegroutes (in de wetsartikelen 5.11 en 8.50).

In de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (vastgesteld op 10 december 2010) is de visie op luchtvaartactiviteiten in Brabant opgenomen. Het ontheffingenbeleid is opgenomen in de Beleidsregel ontheffing luchtvaartgebruik terreinen Noord-Brabant.

Ten aanzien van helihavens is in dit beleid onder andere het volgende gesteld:

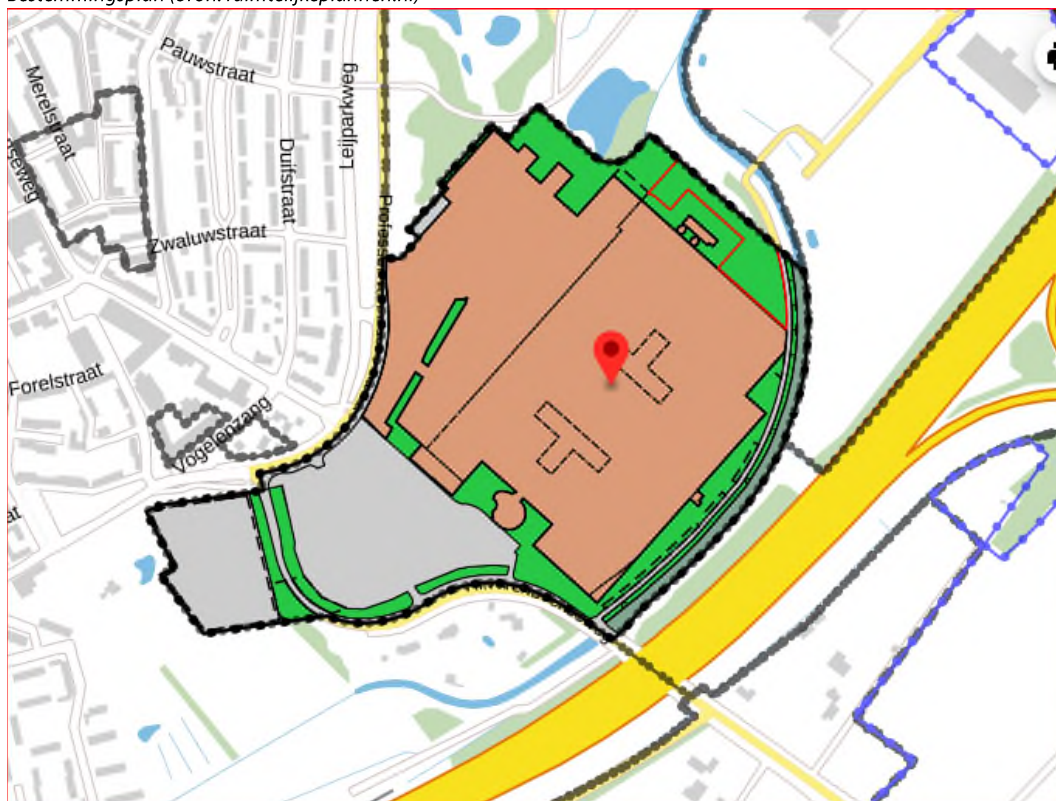
Voor nieuwe helihavens waarvoor een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling nodig is en dus een bestemmingsplanaanpassing noodzakelijk is, geldt dat de provincie een terughoudend beleid voorstaat. Dit houdt in dat de provincie geen nieuwe helihavens wil met uitzondering van maximaal twee commerciële helihavens in Noord-Brabant, gelokaliseerd bij twee van de vijf grote steden. Voor de nieuwe helihavens, met uitzondering van de helihavens met maatschappelijk belang zoals bij ziekenhuizen en voor de politie, geldt bovendien dat de provincie die niet toelaat binnen een straal van 500 meter van woningconcentraties. De geluidsnorm op grond van de RBML is dat bij woningconcentraties en andere geluidgevoelige bestemmingen een maximale geluidbelasting Lden 48 dB(A) en maximaal invallend geluidniveau Li 68 dB(A) geldt. Voor de externe veiligheid geldt dat geen woningen en kwetsbare gebouwen binnen de 10-5 plaatsgebonden risicocontour gebouwd worden en of aanwezig zijn.

In voorliggend geval is geen sprake van een nieuwe helihaven, maar van een verplaatsing van de helihaven van het ETZ.

3.6 Bestemmingsplan

Voor het terrein van het ETZ is het bestemmingsplan St. Elisabeth ziekenhuis e.o. 2009, zoals vastgesteld op 1 oktober 2011 van kracht, zie figuur 3.2.

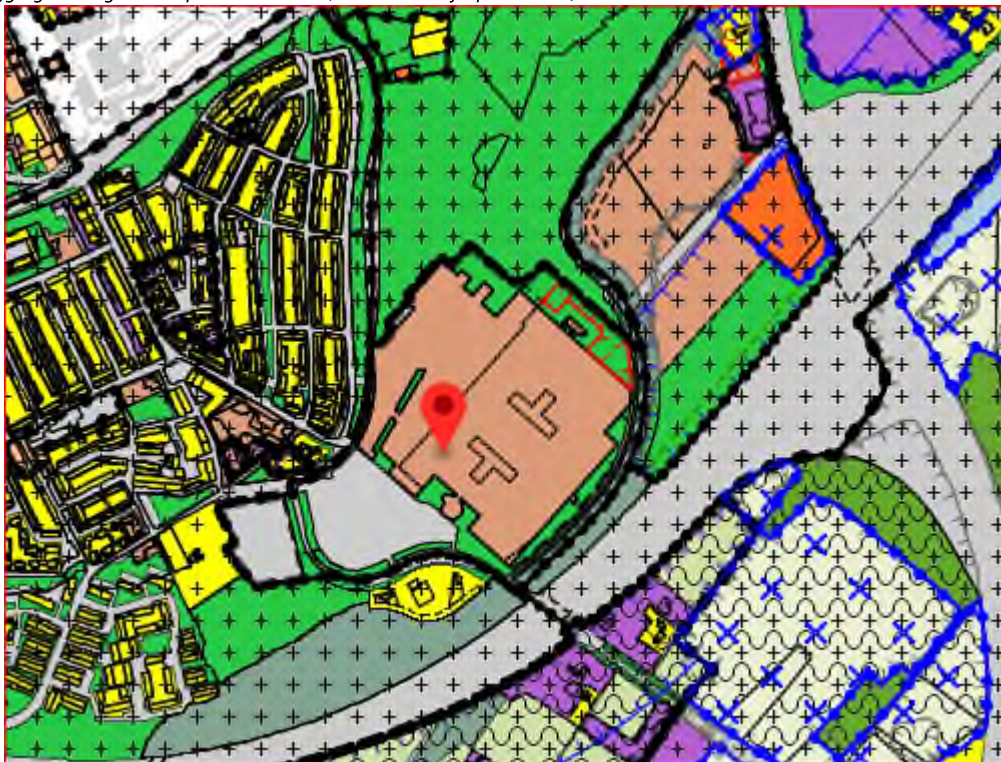
f3.2 Bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



De grootschalige maatschappelijke voorzieningen van ETZ zijn voorzien van de bestemming Maatschappelijke doeleinden.

De meest nabijgelegen woningen zijn gelegen ten westen van de inrichting, zie figuur 3.3.

f3.3 Ligging woningen ten opzichte van ETZ (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Deze woningen zijn gesitueerd op circa 400 meter ten westen van de helihaven.

4 Mogelijke milieugevolgen en beoordelingskader

In dit hoofdstuk wordt beschouwd welke milieu-aspecten het meest relevant zijn voor onderhavige situatie.

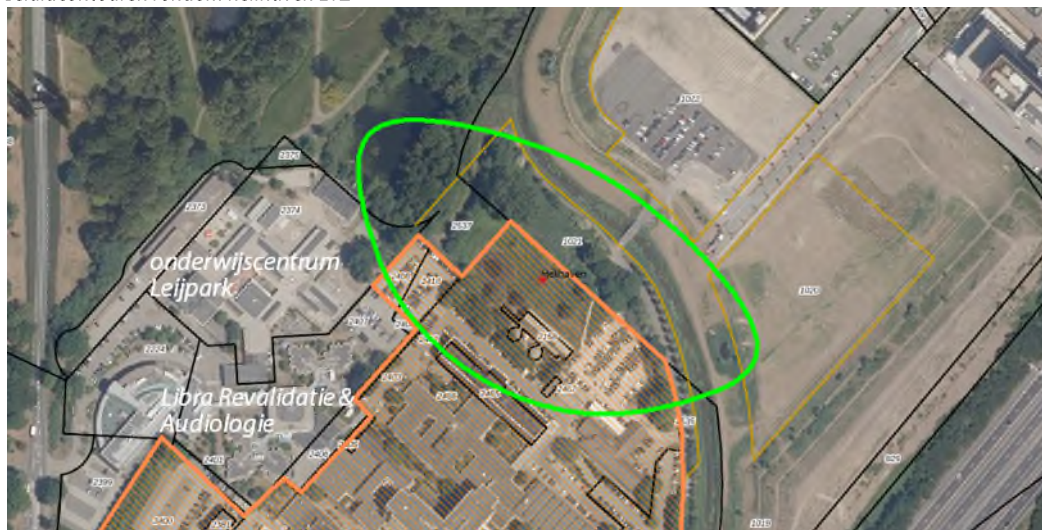
4.1 Geluid

4.1.1 Geluid ten gevolge van de helikopterluchthaven ETZ

Het merendeel van de geluidproductie van aan- en afvliegende helikopters zal plaatsvinden buiten het terrein van de helihaven. In bijlage 1 van de Regeling burgerluchthavens is de rekenmethodiek voorgeschreven voor het berekenen van de geluidcontouren. In bijlage 1 van deze beoordelingsnotitie is de rapportage over de externe veiligheids- en geluidberekeningen opgenomen. In het rapport met externe veiligheids- en geluidberekeningen zijn de uitgangspunten voor de berekeningen van de L_{den} -contouren opgenomen.

De berekende geluidcontour van 56 dB rondom de helihaven is weergegeven in figuur 4.1.

f4.1 Geluidcontouren rondom helihaven ETZ



In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens wordt gesteld dat vaststelling van een Luchthavenbesluit vereist is indien een geluidcontour van 56 dB(A) L_{den} buiten het luchthavengebied valt. Het gebied binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour, maar buiten het luchthavengebied, dient in het bestemmingsplan als beperkingengebied te worden vastgelegd.

Delen van de 56 dB(A) L_{den} -contour vallen buiten het terrein van ETZ, zie figuur 4.1. Dit betekent dat op grond van de berekende geluidscontouren een Luchthavenbesluit dient te worden genomen.

Op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} , voor zover behorend tot het beperkingengebied van geluid, zijn geen woningen gelegen, echter wel (delen van) geluidgevoelige gebouwen, namelijk bebouwing van het ETZ. Gebouwen met een onderwijs- of gezondheidszorgfunctie worden aangemerkt als geluidgevoelig gebouw. Gebouwen met een kantoorfunctie worden niet aangemerkt als geluidgevoelig gebouw. De dichtstbij gelegen bebouwing van derden, te weten het onderwijscentrum Leijpark en Libra Revalidatie & Audiologie, vallen (juist) buiten de 56 dB L_{den} -contour.

Betreffende de geluidbelasting op de gebouwen van het ETZ wordt verwezen naar paragraaf 3.4, naar het in voorbereiding zijnde Besluit tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens. Deze wijziging van het BBL houdt onder meer in dat indien op het dak of naast/nabij het ziekenhuis een helihaven ten behoeve van spoedeisende hulpverlening is ingericht, die ruimtelijke beperkingen niet van toepassing zijn op dat ziekenhuis zelf en de op het terrein gelegen bijgebouwen die ten dienste staan van het ziekenhuis.

Deze in voorbereiding zijnde wijziging van het BBL houdt in dat de beperkingen (onttrekking aan de bestemming en verbod op nieuwbouw) opgenomen in de artikelen 10, eerste lid, 11, eerste lid en derde lid, en 12, eerste en tweede lid, van het BBL, niet van toepassing zijn op een kwetsbaar respectievelijk geluidgevoelig gebouw met een gezondheidszorgfunctie met

een helihaven. Door de wijziging van het BBL kan voor de betreffende helihavens van de ziekenhuizen een luchthavenbesluit worden vastgesteld.

Binnen het beperkingengebied (het gebied binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour en niet gelegen binnen het voorgestelde luchthavengebied) geldt conform het Besluit burgerluchthavens:

- dat geen nieuwbouw van een woning of een geluidgevoelig gebouw, niet zijnde een bedrijfswoning, kan plaatsvinden;
- dat een verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven voor locatie op of binnen de contour van 56 dB(A) L_{den} , indien:
 - er sprake is van nieuwbouw op een open plek tussen bestaande bebouwing;
 - er sprake is van vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, of;
 - er sprake is van verplaatsing naar een minder geluidbelaste locatie.

Bij de vaststelling van het Luchthavenbesluit wordt door het provinciaal bestuur een afweging gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling binnen het beperkingengebied in relatie tot het (toekomstig) gebruik van de luchthaven. Binnen het beperkingengebied is op dit moment geen sprake van één van bovengenoemde ontwikkelingen. Bovendien is in deze situatie geen sprake van een nieuw initiatief, maar van een bestaande situatie. Aan de criteria uit het Besluit burgerluchthavens wordt derhalve voldaan. ETZ dient in de toekomst echter wel rekening te houden met het beperkingengebied.

4.1.2 Helikopterplatform geen geluidgevoelig object

Het helikopterplatform van de helihaven is conform de Wet geluidhinder geen geluidgevoelig object. De effecten van geluid vanuit de omgeving op de helihaven worden derhalve in het kader van deze aanmeldingsnotitie niet beschouwd.

4.2 Externe veiligheid

4.2.1 Algemeen

Binnen het aspect veiligheid kan onderscheid worden gemaakt naar aspecten als vliegveiligheid, verkeersveiligheid met betrekking tot de snelweg en externe veiligheid.

Artikel 8.49 lid 1 Wet luchtvaart regelt dat een Luchthavenbesluit of een wijziging van dit besluit niet in werking treedt, voordat onze minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim¹ door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd.

Een (nieuwe) verklaring van veilig gebruik (af te geven door de minister van Infrastructuur en Milieu, getoetst door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) is niet benodigd indien het aantal bewegingen dat op grond van het Luchthavenbesluit mogelijk is, niet hoger is dan onder de Luchthavenregeling was toegestaan.

¹ Het doel van de toetsing door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is om het luchtruimgebruik vanaf de verschillende soorten luchthavens en luchtverkeer op elkaar af te stemmen.

In artikel 19 van de Regeling burgerluchthavens is bepaald dat luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door helikopters zijn vrijgesteld van het verbod in artikel 8.1a lid 4 van de Wet luchtvaart. Er is voor de helihaven derhalve geen veiligheidscertificaat vereist².

In de beoordeling van de veiligheidsaspecten van de helihaven speelt derhalve hoofdzakelijk het aspect externe veiligheid een rol. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de effecten van de helihaven op de omgeving en vice versa.

4.2.2 Helikopterluchthaven als risicobron

Algemeen

Met externe veiligheid wordt in dit verband het “beheersen van het risico dat personen lopen in de directe omgeving van de helihaven” bedoeld. Het betreft hierbij het risico dat personen komen te overlijden als direct gevolg van een helikopterongeval in de omgeving van de helihaven. Het risico voor personen op (het terrein van) de helihaven en de inzittenden van de helikopter, die van of naar de helihaven vliegt wordt hierbij uitgesloten. Het extern veiligheidsonderzoek waarbij de helihaven als risicobron wordt beschouwd is opgenomen in bijlage 1 van deze beoordelingsnotitie, de rapportage over de externe veiligheids- en geluidberekeningen. In het rapport met externe veiligheids- en geluidberekeningen zijn de uitgangspunten voor de berekeningen van de risicocontouren opgenomen.

Een extern veiligheidsonderzoek in de luchtvaart betreft over het algemeen een bepaling van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR)³ in de omgeving van een luchthaven, in dit geval de helihaven. Conform de Regeling burgerluchthavens dient tevens het Totaal Risico Gewicht (TRG) bepaald te worden.

Besluit burgerluchthavens

In het Besluit burgerluchthavens wordt in artikel 10 en 11 gesteld welke beperkingen er gelden voor bebouwing binnen de plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-5} en 10^{-6} per jaar.

Regeling burgerluchthavens

In de Regeling burgerluchthavens wordt in artikel 5 gesteld dat de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren en het Totaal Risico Gewicht (TRG) moet worden berekend en bepaald overeenkomstig het in bijlage 2 van de regeling opgenomen voorschrift.

In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens wordt gesteld dat vaststelling van een Luchthavenbesluit vereist is indien een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} buiten het luchthavengebied valt. Het gebied binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} , maar buiten het luchthavengebied, dient in het bestemmingsplan als beperkingengebied te worden vastgelegd.

Resultaten

Op basis van de in het rapport omschreven uitgangspunten is de plaatsgebonden risicocontour (PR-contour) van 10^{-6} per jaar berekend zoals weergegeven in figuur 4.2.

2 Het veiligheidscertificaat ziet op werkwijze, processen en de kwaliteit van producten en diensten, waaronder de vliegveiligheidsrisico's op de helihaven zelf maar niet in de lucht.

3 In het Besluit burgerluchthavens zijn voor luchthavens van regionale betekenis geen normen voor het groepsrisico opgenomen.

f4.2 Risicocontour PR 10⁻⁶ rondom helihaven ETZ



Uit de rekenresultaten voor de representatieve situatie van de helihaven blijkt dat geen PR-contour van 10⁻⁵ berekend wordt. Het beperkingengebied van externe veiligheid bevat aldus geen PR-contour van 10⁻⁵ per jaar. De PR-contour van 10⁻⁶ per jaar is binnen het voorgestelde luchthavengebied gelegen. Aan de criteria voor externe veiligheid uit het Besluit burgerluchthavens wordt derhalve voldaan.

Uit het externe veiligheidsonderzoek volgt hiermee dat de helihaven wettelijk inpasbaar is en blijft.

4.2.3 Helikopterluchthaven als beperkt kwetsbaar object

ETZ heeft een helikopterplatform zonder hangaar. In het kader van de aanmeldingsnotitie worden alleen die faciliteiten als potentieel kwetsbaar object beschouwd, die een direct verband hebben met de aanwezigheid van de helihaven (in dit geval alleen het helikopterplatform). Conform artikel 1 lid 1 sub h van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dient het helikopterplatform niet als beperkt kwetsbaar object beschouwd te worden.

Plaatsgebonden risico

Uit de informatie op de website 'risicokaart.nl' blijkt op voorhand al dat de PR 10⁻⁶ contouren van verkeerswegen, spoorlijnen, gasleidingen, LPG-tankstations en overige risicovolle inrichtingen op ruime afstand van de helihaven gelegen zijn.

Groepsrisico

In de gebouwen van ETZ waar activiteiten worden uitgevoerd die samenhangen met de activiteiten van de helihaven is gedurende een groot deel van de dag een significant aantal personen aanwezig. Deze personen zijn echter slechts een minimaal deel van de tijd actief

met activiteiten die direct samenhangen met de activiteiten van de helihaven. De aanwezige personen ten behoeve van het functioneren van de helihaven leveren daarmee geen relevante bijdrage aan het groepsrisico in geval van een incident bij het vervoer van gevaarlijke stoffen of binnen een inrichting in de omgeving (bv. een LPG-tankstation). Bovendien zijn deze gebouwen niet opgericht ten gevolge van de aanwezigheid van de helihaven ETZ maar zouden deze ook zonder de helihaven in gebruik zijn.

Er zijn derhalve geen externe veiligheidsaspecten die een belemmering kunnen vormen voor exploitatie van de helihaven.

4.2.4 Resumé externe veiligheid

De PR-contour van 10^{-6} per jaar is binnen het voorgestelde luchthavengebied gelegen. Aan de criteria uit het Besluit burgerluchthavens wordt daarmee voldaan. Geen van de overige onderdelen van externe veiligheid (vervoer van en opslag van gevaarlijke stoffen e.d.) kan als relevant worden aangemerkt voor de helihaven. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is en blijft de helihaven daarmee wettelijk inpasbaar.

4.3 Luchtkwaliteit

Als onderdeel van voorliggende aanmeldingsnotitie is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Peutz, zie bijlage.

Uit het onderzoek volgt dat voldaan wordt aan het gestelde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer lid 1 onder a) én c), aangezien geen sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit én de traumahelikopter van ETZ niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties in de buitenlucht.

Geconcludeerd wordt derhalve dat er inzake luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de verplaatsing van de landingsplaats voor de traumahelikopter naar de noordoost zijde van het ziekenhuisterrein van ETZ te Tilburg.

4.4 Verkeer en parkeren

De exploitatie van de helihaven veroorzaakt geen significante bijdrage aan het aantal verkeersbewegingen over de ontsluitingswegen, aangezien de helikopter niet gestationeerd is bij het ETZ en daarmee in Tilburg geen extra voertuigbewegingen van en naar de helihaven plaatsvinden.

4.5 Geur

Het aspect geur speelt een zeer beperkte rol in de omgeving van een helihaven. Op de helihaven vindt geen tanken of opslag van brandstoffen plaats. De helikopter tankt in principe na terugkomst op de locatie in Volkel/Rotterdam, wanneer geen spoedeisende hulp vereist is. De geur die vrijkomt bij het uit- of aanvliegen van een helikopter kan worden gekarakteriseerd als typische verbrandingslucht, kenmerkend voor de omgeving van (snel)wegen. Gezien de ligging van de helihaven op korte afstand van de Rijksweg A65 zal de geuremissie van de helikopter niet te onderscheiden zijn van de geuremissies ten gevolge van het verkeer op deze weg en overige omliggende wegen. Mede gezien de relatief grote

afstand tussen de helihaven en omliggende woningen is nabij deze woningen hinder ten gevolge van geuremissies die direct toe te wijzen zijn aan de helihaven daarmee uitgesloten.

4.6 Bodem

De aanwezigheid van de helihaven heeft geen directe invloed op de bodemkwaliteit, gezien de ligging van het helikopterplatform bovenop een geprojecteerd gebouw.

De aanwezigheid van de helihaven veroorzaakt geen verandering in bodemopbouw en bodemkwaliteit ter hoogte van het luchthavengebied ten opzichte van de situatie zonder de helihaven.

De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten voor zover het het aspect bodem betreft.

4.7 Water

De aanwezigheid van de helihaven veroorzaakt geen verandering in bodemgebruik en hoeveelheid verharding ter hoogte van het luchthavengebied ten opzichte van de situatie zonder de helihaven. De bebouwing dient immers ook aanwezig te zijn voor de overige functies van het ETZ.

Vanaf het helikopterplatform van de helihaven wordt regenwater afgevoerd. Er is geen verandering in de afgevoerde hoeveelheid regenwater ten opzichte van de situatie zonder een helihaven, gezien de ligging van het helikopterplatform bovenop bebouwing.

De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten voor zover het het aspect water betreft.

4.8 Trillingen

Uitgangspunt is de verplaatsing van de bestaande helihaven. De activiteiten met de helikopter zullen niet leiden tot relevante trillingen in de omgeving. De aanwezigheid van de helihaven heeft geen negatieve effecten voor zover het het aspect trillingen betreft.

4.9 Energie

Uitgangspunt is de verplaatsing van de bestaande helihaven. De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten voor zover het het aspect energie betreft.

4.10 Cultuurhistorie en archeologie

4.10.1 Archeologie

Door mogelijke toekomstige ontwikkelingen op het ETZ-terrein kunnen archeologische waarden verloren gaan, ook binnen het voorgestelde luchthavengebied. Mogelijke ingrepen in de bodem hebben echter geen directe relatie met de helihaven, maar maken onderdeel uit van de ontwikkelingen op het gehele ETZ-terrein.

De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten op de archeologische waarden op het ETZ-terrein of in het luchthavengebied.

4.10.2 Cultuurhistorie

De aanwezigheid van de helihaven veroorzaakt geen verandering op de historische geografie en de historische bouwkunde ten opzichte van de situatie zonder de helihaven. De bebouwing dient immers ook aanwezig te zijn voor de overige functies van het ETZ.

De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten op de historische geografie en de historische bouwkunde op het ETZ-terrein.

4.10.3 Landschap

De aanwezigheid van de helihaven veroorzaakt betreffende het karakter van het landschap geen verandering ten opzichte van de situatie zonder de helihaven. De bebouwing dient immers ook aanwezig te zijn voor de overige functies van het ETZ.

De aanwezigheid van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten op het karakter van het landschap.

4.11 Ecologische aspecten

4.11.1 Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet (Nb-wet) regelt de bescherming van onder andere Natura 2000-gebieden; een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de Europese Unie (EU). Binnen dit netwerk vallen gebieden die beschermd zijn op grond van de Vogelrichtlijn⁴ en Habitatrichtlijn⁵. Deze richtlijnen concentreren zich op bescherming van vogels respectievelijk flora en fauna in het algemeen.

Naast de Natura 2000-gebieden worden vanuit de Nb-wet ook de volgende gebieden beschermd:

- bepaalde beschermde natuurmonumenten;
- door het ministerie van LNV aangewezen gebieden;
- staatsnatuurmonumenten.

Voor te beschermen gebieden binnen de EU zijn speciale beschermingszones aangewezen. Voor deze zones zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd om deze gebieden te beschermen

Wanneer er sprake is van een ingreep waarbij de waarden van één van voornoemde beschermde gebieden wordt aangetast dient een vergunning aangevraagd te worden. Echter voorafgaand aan een mogelijke vergunningprocedure dient onderzocht te worden of plannen, voorgenomen handelingen of activiteiten een significant effect kunnen hebben op een beschermd gebied.

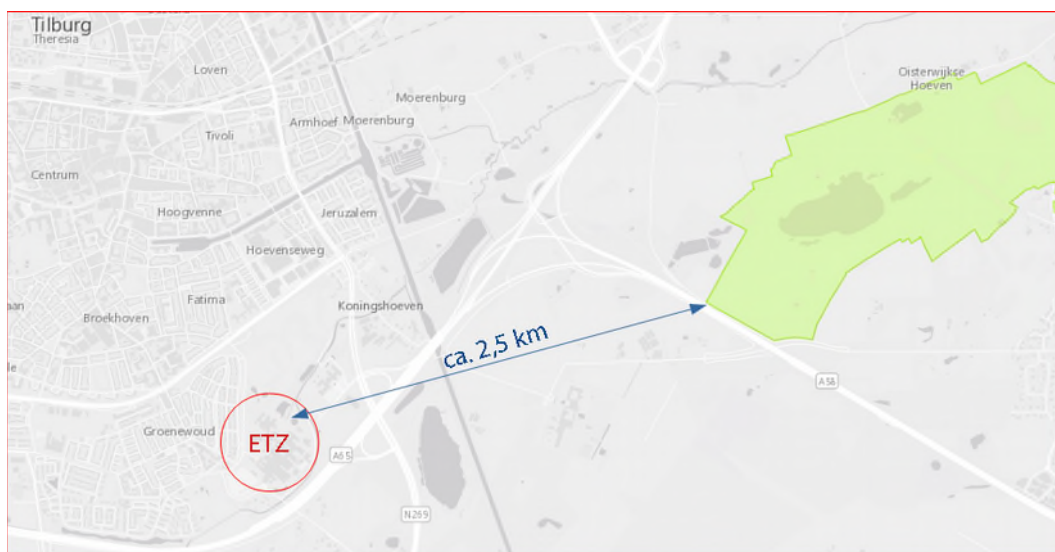
Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft 'Kampina en Oisterwijkse Vennen', gelegen op circa 2,5 km afstand van de helihaven (zie figuur 4.3).

4 EU richtlijn 79/409/EEG Vogelrichtlijn (1997) heeft als doel de bescherming van alle in het wild levende vogels en hun leefgebieden binnen het grondgebied van de Europese Unie.

5 EU richtlijn 92/43/EEG Habitatrichtlijn (1992) heeft als doel het behoud van de totale biologische diversiteit van natuurlijk en halfnatuurlijk habitat en wilde flora en fauna (met uitzondering van vogels) binnen het grondgebied van de Europese Unie

Gezien de relatief grote afstand tot de helihaven wordt op voorhand gesteld dat de helihaven geen (significant) negatief effect sorteert ter hoogte van de omliggende Natura 2000-gebieden. Bovendien is in dit geval sprake van een reeds bestaande situatie, waarbij het voor de helihaven zeer onwaarschijnlijk is dat sprake kan zijn van (negatieve) effecten ter hoogte van Natura 2000-gebieden ten gevolge van ontwikkelingen.

f4.3 Natura 2000-gebieden in de omgeving van de helihaven ETZ (bron: <https://www.natura2000.nl/gebieden>)



4.11.2 Flora- en faunawet

In de Flora- en faunawet wordt de bescherming van planten en dieren in Nederland geregeld. De Flora- en faunawet richt zich op de bescherming van soorten. Deze wet gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Bepaalde handelingen, waaronder ruimtelijke ingrepen, waarbij beschermde soorten in het geding zijn, zijn slechts bij uitzondering en onder voorwaarden mogelijk. Centraal hierbij staat de zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.

De Flora- en faunawet hanteert een driedeling in beschermingscategorieën:

1. Tabel 1-soorten: de meest algemene soorten, waarvoor een vrijstellingsregeling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat voor deze soorten geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd.
2. Tabel 3-soorten: strikt beschermde soorten, de Habitatrichtlijnsoorten en een selectie van de zwaardere categorieën van de Rode Lijst
3. Tabel 2-soorten: een tussencategorie, de resterende beschermde soorten. Hiervoor geldt een vrijstelling wanneer wordt gehandeld volgens een goedgekeurde gedragscode. In andere gevallen kan voor deze soorten een ontheffing noodzakelijk zijn.

Vogels nemen in de Flora- en faunawet een bijzondere positie in. Ze worden tijdens het broedseizoen beschermd door de Flora- en faunawet. Voor het verstoren van broedende vogels geldt een zware toets vergelijkbaar met tabel 3-soorten. Daarnaast zijn

voortplantings- en vaste rust- of verblijfplaatsen van een aantal vogelsoorten jaarrond beschermd (mits niet definitief verlaten). Het betreft nesten van de boomvalk, buizerd, gierzwaluw, grote gele kwikstaart, havik, kerkuil, oehoe, ooievaar, ransuil, roek, slechtvalk, sperwer, steenuil, wespendif en zwarte wouw.

Uitgangspunt voor deze notitie is de omzetting van de bestaande situatie naar de nieuwe situatie waarbij in de huidige situatie reeds sprake is van een helihaven. De verplaatsing van de helihaven heeft aldus geen negatieve effecten op de flora en fauna op het ETZ-terrein of in het luchthavengebied. Aldus is een onderzoek naar aanwezige flora en fauna in dit kader niet noodzakelijk.

4.11.3 Stikstofdepositie

Uitgangspunt voor deze notitie is de omzetting van de bestaande situatie naar de nieuwe situatie, waarbij de helihaven wordt verplaatst naar een nieuwe locatie.

Als onderdeel van een onderzoek naar een goede ruimtelijke ordening is een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd door SAB, zie bijlage. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor de gebruiksfase de gehanteerde grenswaarde van de stikstofdepositie van 0,00 mol/ha/j niet wordt overschreden. Geconcludeerd wordt dat significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten.

Gesteld kan worden dat de helihaven geen relevante effecten op flora- en fauna in de omgeving heeft.

5 Conclusie

Het ETZ zal worden voorzien van een nieuwe helihaven. Het betreft een helikopterplatform aangelegd op het dak van een nieuw te bouwen gebouw van het ziekenhuis ten behoeve van het uitvoeren van traumavluchten. Het ziekenhuis heeft sinds 1996 een helihaven, thans gelegen op een terrein aan de zuidoost zijde van het ziekenhuis.

Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) dient eerst een besluit door het bevoegd gezag te worden genomen op basis van een aanmeldingsnotitie in het kader van een vormvrije m.e.r.-beoordeling alvorens een omgevingsvergunning voor het aspect milieu voor bepaalde activiteiten kan worden aangevraagd. In deze aanmeldingsnotitie is nagegaan of het doorlopen van een m.e.r.-procedure toegevoegde waarde heeft.

Gezien de kenmerken van de milieu-effecten van de geprojecteerde activiteiten in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is de impact van het plan op het milieu zeer gering te noemen. Op grond van het ontbreken van mogelijke belangrijke nadelige effecten voor het milieu is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, geen toegevoegde waarde heeft in de besluitvorming.

Deze notitie bevat 19 pagina's



Mook,