

## Luchthavenbesluit helidek UMCG

### Kennisgeving luchthavenbesluit helidek UMCG

#### Wet luchtvaart

Provinciale Staten van Groningen maken bekend dat zij besluiten om voor het sinds 1989 aanwezige helidek gelegen op het dak van het UMCG te Groningen, gelegen tussen de Petrus Campersingel, het Hanzeplein en de Oostersingel, een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart vast te stellen. Het Luchthavenbesluit heeft betrekking op medische vluchten met helikopters en regelt de ruimtelijke inpassing van het helidek voor de aspecten geluid, externe veiligheid en vlieghoogtebeperkingen.

#### Terinzagelegging

Het besluit en de reactienota zienswijzen liggen gedurende zes weken op werkdagen ter inzage in het provinciehuis te Groningen. Hiervoor dient u zich te melden bij de balie, ingang Sint Jansstraat 4 te Groningen. Het besluit kan ook worden ingezien op de website [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl).

#### Beroep

Tegen het besluit kan beroep worden ingesteld. Beroep moet binnen zes weken na de datum van bekendmaking van het besluit worden ingesteld. U kunt beroep instellen bij de Raad van State: Schriftelijk door een brief te sturen naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag of (alleen voor burgers) via het digitaal loket: <https://loket.raadvanstate.nl/digitaal-loket>. Voor het instellen van beroep zijn griffierechten verschuldigd.

Als beroep is ingesteld tegen dit besluit kan, als onverwijlde spoed dat vereist, ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd. Het verzoek moet worden gedaan bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Nederland. Ook hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.

### PROVINCIALE STATEN van Groningen:

Gelezen het statenvoorstel van Gedeputeerde Staten van (14 januari 2025, documentnummer 2024-179016, team Milieu).

Gelet op:

- artikel 3.4 Algemene wet bestuursrecht;
- artikel 1.1, 8.1.a, 8.44 lid 1 en 2 en 8.45 lid 3 van de Wet luchtvaart;
- het Besluit burgerluchthavens;
- de Regeling burgerluchthavens.

Overwegende dat Provinciale Staten op grond van de Wet luchtvaart luchthavenbesluiten dienen vast te stellen voor de luchthavens van regionaal belang gelegen binnen de provincie Groningen;

### BESLUITEN:

Het Luchthavenbesluit helidek UMCG vast te stellen.

### LUCHTHAVENBESLUIT HELIDEK UMCG

#### Algemeen

#### Artikel 1 Begripsbepalingen

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

**daglichtperiode:** het gedeelte van het etmaal tussen 15 minuten voor zonsopgang en 15 minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau;

**etmaalperiode:** de dagperiode (07:00-19:00 uur), de avondperiode (19:00-23:00 uur) of de nachtperiode (23:00-07:00 uur);

**exploitant:** de houder van dit luchthavenbesluit;

**helikopter:** gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aerodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen (artikel 1 Besluit burgerluchthavens);

**HEMS-vluchten:** Helicopter Emergency Medical Service vluchten zoals bedoeld in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen;

**$L_{den}$** : de jaargemiddelde geluidsbelasting veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer uitgedrukt in dB(A) en berekend volgens artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens;  
 **$L_{den}$ -contouren**: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;  
**luchthaven**: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Wet luchtvaart;  
**luchthavengebied**: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;  
**luchthavenluchtverkeer**: het opstijgen en landen van luchtvaartuigen met inbegrip van de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond;  
**plaatsgebonden risicocontouren**: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;  
**SAR-vlucht**: vlucht met een helikopters die worden gebruikt door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, ten behoeve van de opsporing en redding van een mens of dier in levensbedreigende omstandigheden;  
**vliegbeweging**: een start of een landing met een luchtvaartuig;  
**vlucht**: de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.

## Artikel 2 Ligging luchthaven

Dit besluit is van toepassing op het helidek gelegen op het dak van het UMCG te Groningen, gelegen tussen de Petrus Campersingel, het Hanzeplein en de Oostersingel. kadastraal bekend gemeente Groningen, sectie A nummer 10922 en geografische positie N 53°13'18.8", E 6°34'34.4" (RD-coördinaten 234.414, 582.355).

## Artikel 3 Exploitant

De exploitant van de luchthaven, genoemd in artikel 2, is het UMCG, in dezen vertegenwoordigd door de directeur Bouw & Facilitair van het Universitair Medisch Centrum Groningen of diens rechtsopvolger.

## Regels voor luchtverkeer

### Artikel 4 Gebruik

Voor het luchtverkeer gelden de volgende regels:  
op de luchthaven zijn uitsluitend VTOL (Vertical Take-Off and Landing) vluchten toegestaan;  
vliegbewegingen van en naar het helidek mogen uitsluitend worden uitgevoerd met luchtvaartuigen met een All Up Weight (AUW) van maximaal 10.000 kg;  
de luchthaven mag uitsluitend worden gebruikt voor vluchten van maatschappelijk belang (HEMS-vluchten en SAR-vluchten).

### Artikel 5 Grenswaarden voor de geluidbelasting

handhavingspunt	coördinaten (RD)		grenswaarde (dB(A) $L_{den}$ )	
	x	y	A*	B
west	234.309	582.346	60,79	58,25
noordoost	234.484	582.419	62,86	60,08

\* deze waarden gelden na inwerkingtreding van dit LHB

### Artikel 6 Grenswaarden en contouren na vlootvervangning

De grenswaarden in artikel 5 onder B treden in werking met ingang van het jaar dat volgt op het moment dat alle helikopters van het type EC135 zijn vervangen door de stillere variant H135. en dit door de exploitant aan het bevoegd gezag is gemeld. Met ingang van dat jaar vervallen de contouren van kaart 3 (contouren in verband met de geluidbelasting A) en gelden de contouren zoals weergegeven op kaart 4 (contouren in verband met de geluidbelasting B).

## Regels omtrent de ruimtelijke indeling

### Artikel 7 Luchthavengebied

Het luchthavengebied, bedoeld in artikel 8.47 van de wet, is vastgesteld zoals weergegeven op kaart 1 'luchthavengebied'.

### Artikel 8 Beperkingengebieden

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart worden vastgesteld:

- a. de geluidscontouren van 56 en 48 dB(A)  $L_{den}$ , bedoeld in artikel 9, onder b en c, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven op kaart 3 (na toepassing van artikel 6 van dit LHB vervalt kaart 3 en treedt kaart 4 in werking);
- b. de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour, bedoeld in artikel 9, onder a, van het Besluit burgerluchthavens, zoals weergegeven op kaart 5;
- c. een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9, onder f, van het Besluit burgerluchthavens zoals weergegeven op de kaarten 6 en 7.

## Rapportage

### Artikel 9 Gebruiksjaar

Een gebruiksjaar betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december.

### Artikel 10 Rapportageverplichting

Binnen 2 maanden na het einde van een gebruiksjaar overlegt de exploitant aan Gedeputeerde Staten een rapportage over het gebruik van de luchthaven gedurende het gebruiksjaar.

De rapportage omvat ten minste:

de berekende geluidbelasting in dB(A)  $L_{den}$  op de in art. 5 van dit LHB aangeduide handhavingspunten;  
het totaal aantal vliegbewegingen;  
het aantal vliegbewegingen per type luchtvaartuig;  
het aantal vliegbewegingen per vliegrichting;  
het aantal vliegbewegingen per etmaalperiode.

## Slotbepalingen

### Artikel 11 Inwerkingtreding

Dit luchthavenbesluit treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking in het provinciaal blad.

### Artikel 12

Dit luchthavenbesluit wordt aangehaald als: 'Luchthavenbesluit helidek UMCG'.

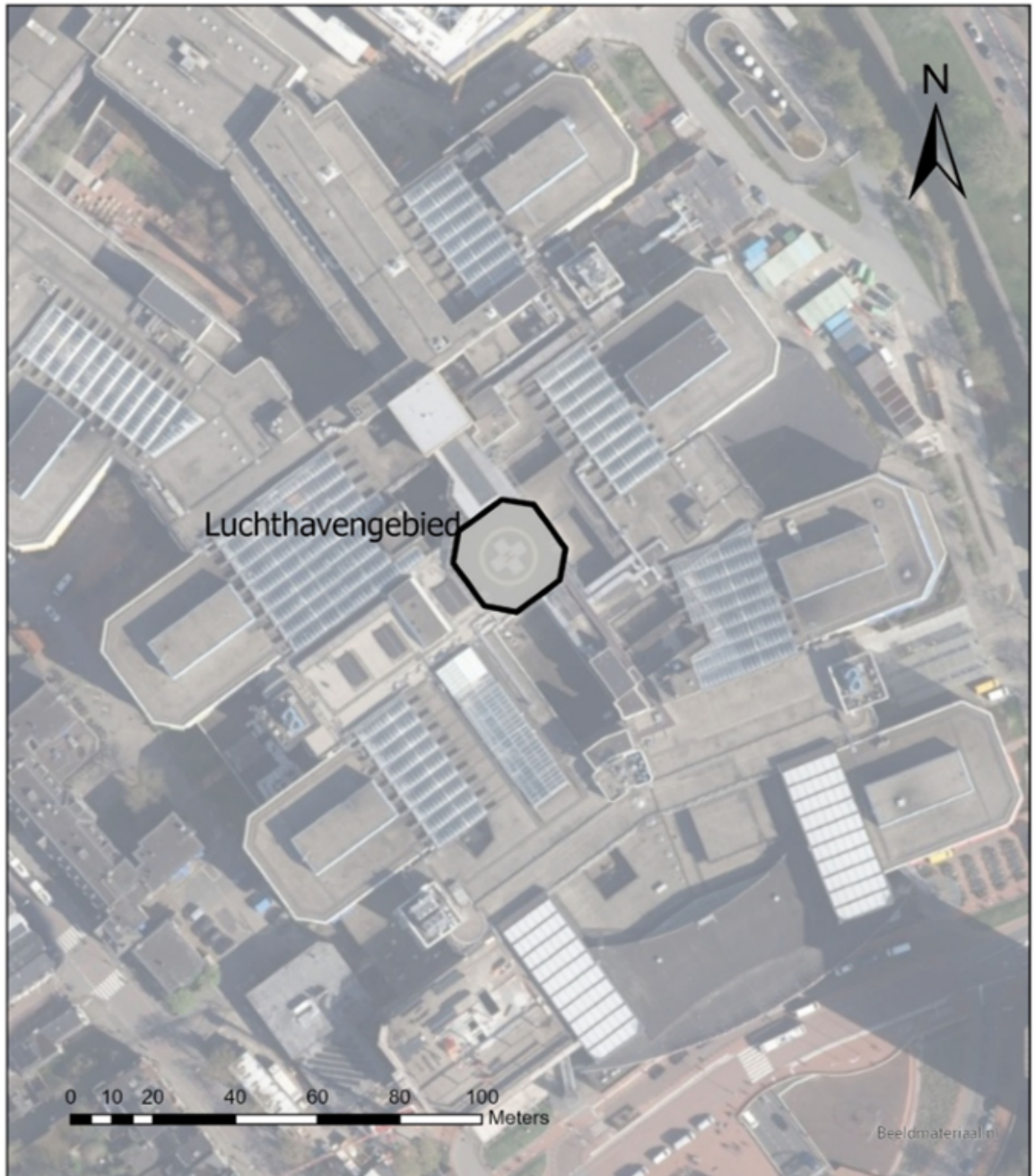
*Groningen, 19 maart 2025*

*Provinciale Staten voornoemd:*

*René Paas, voorzitter*

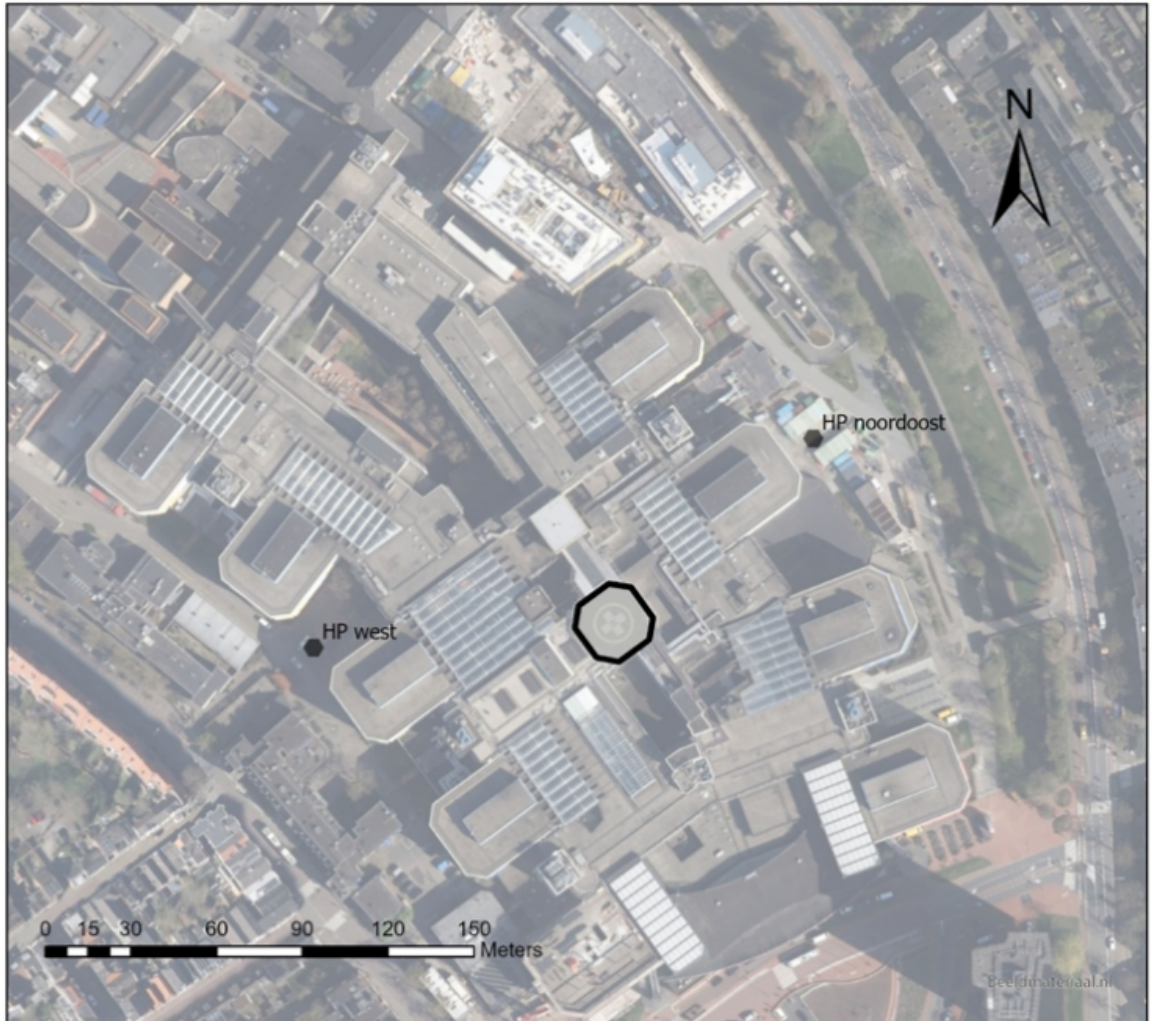
*Nettie Engels, griffier*

**Kaart 1: Luchthavengebied**



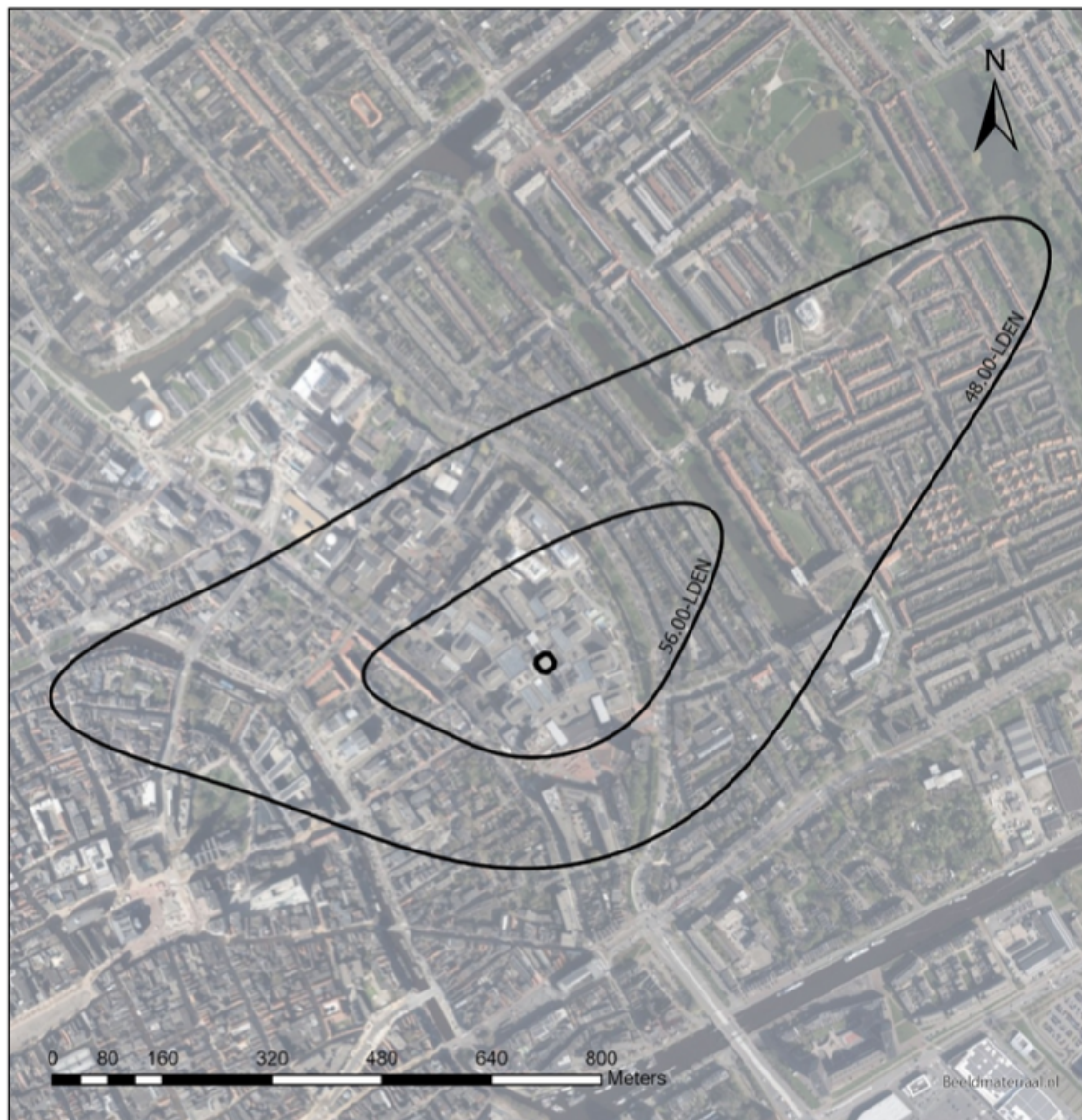


**Kaart 2: Handhavingspunten**



### Kaart 3: Contouren in verband met de geluidbelasting A

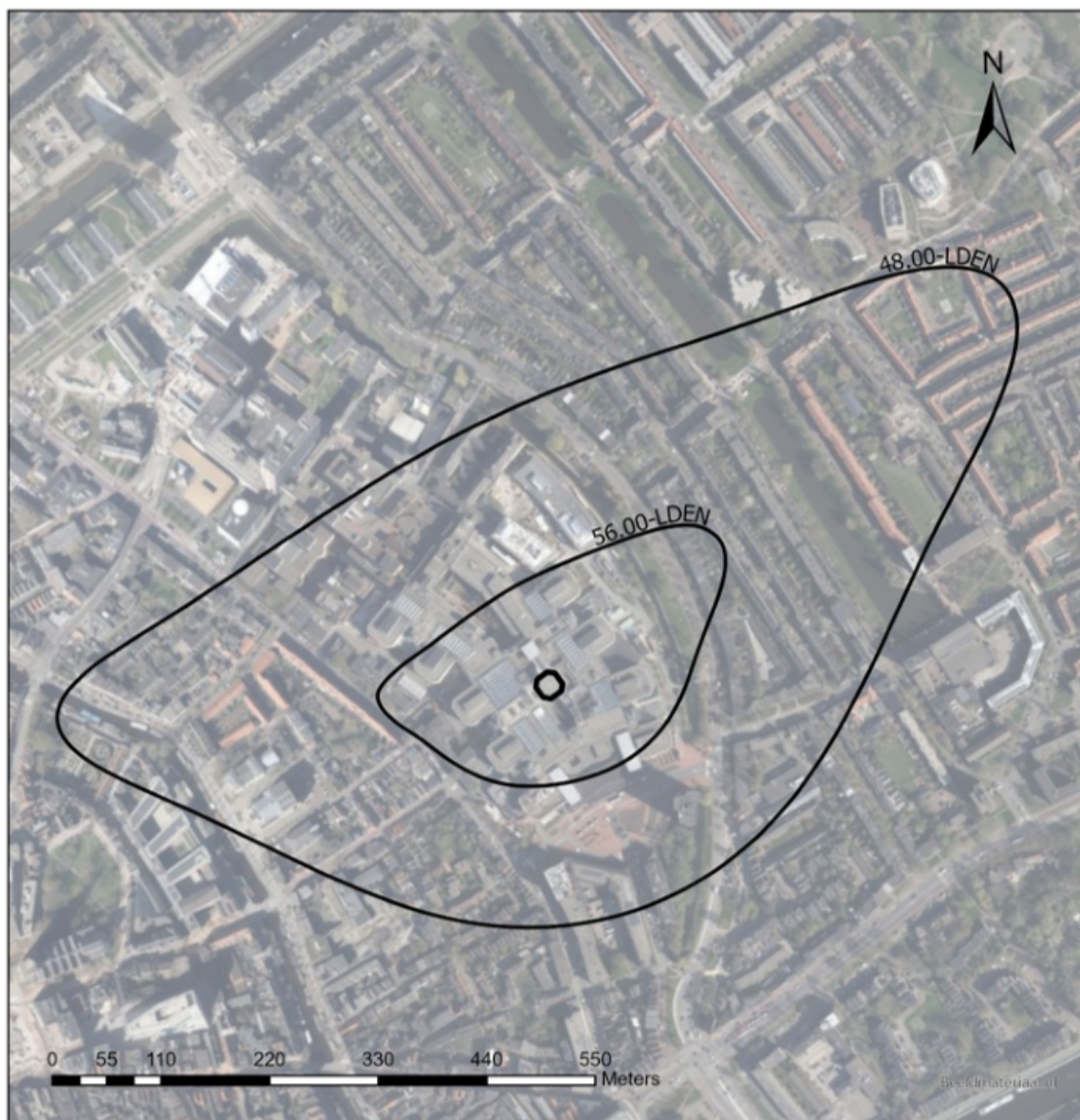
*De contouren van deze kaart vervallen in het jaar nadat er geen helikopters van het type EC135 meer landen en deze alle zijn vervangen door het type H135 en dit door de exploitant aan het bevoegd gezag is gemeld (artikel 6 van dit LHB).*



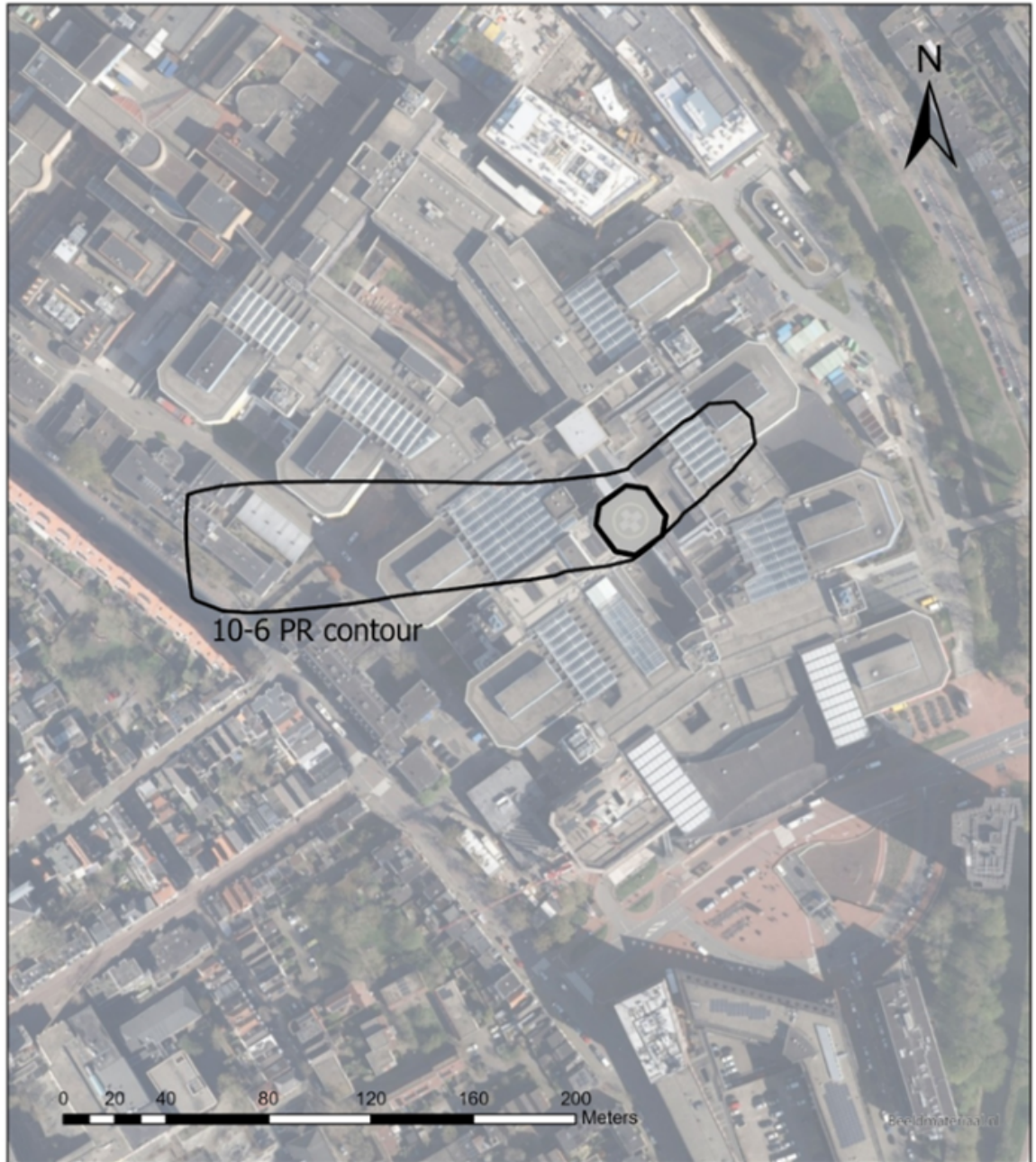


#### Kaart 4: Contouren in verband met de geluidbelasting B

*De contouren van deze kaart treden in werking met ingang van het jaar nadat er geen helikopters van het type EC135 meer landen en deze alle zijn vervangen door het type H135 en dit door de exploitant aan het bevoegd gezag is gemeld (artikel 6 van dit LHB).*

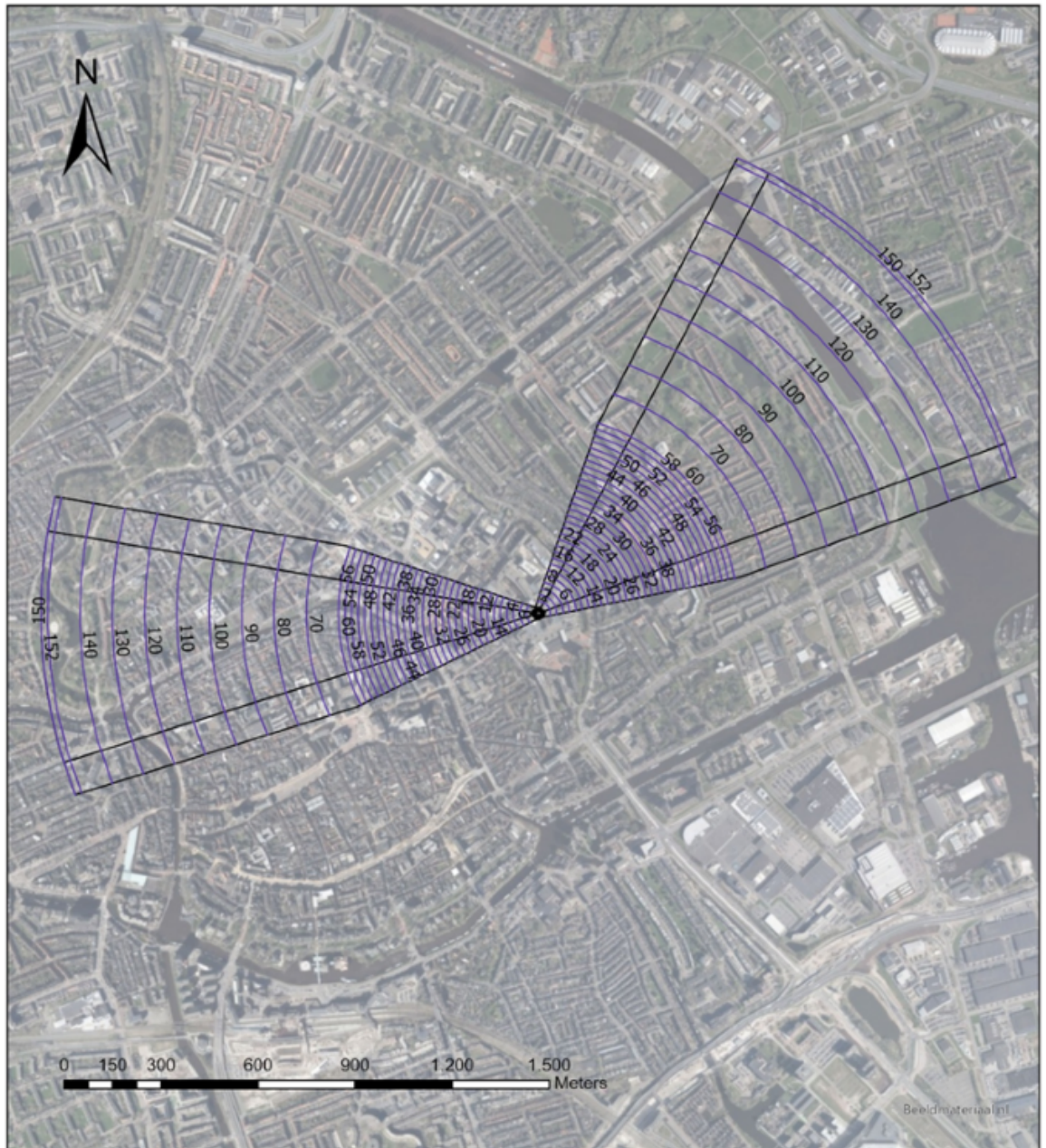


**Kaart 5: Contouren in verband met het externe veiligheidsrisico**



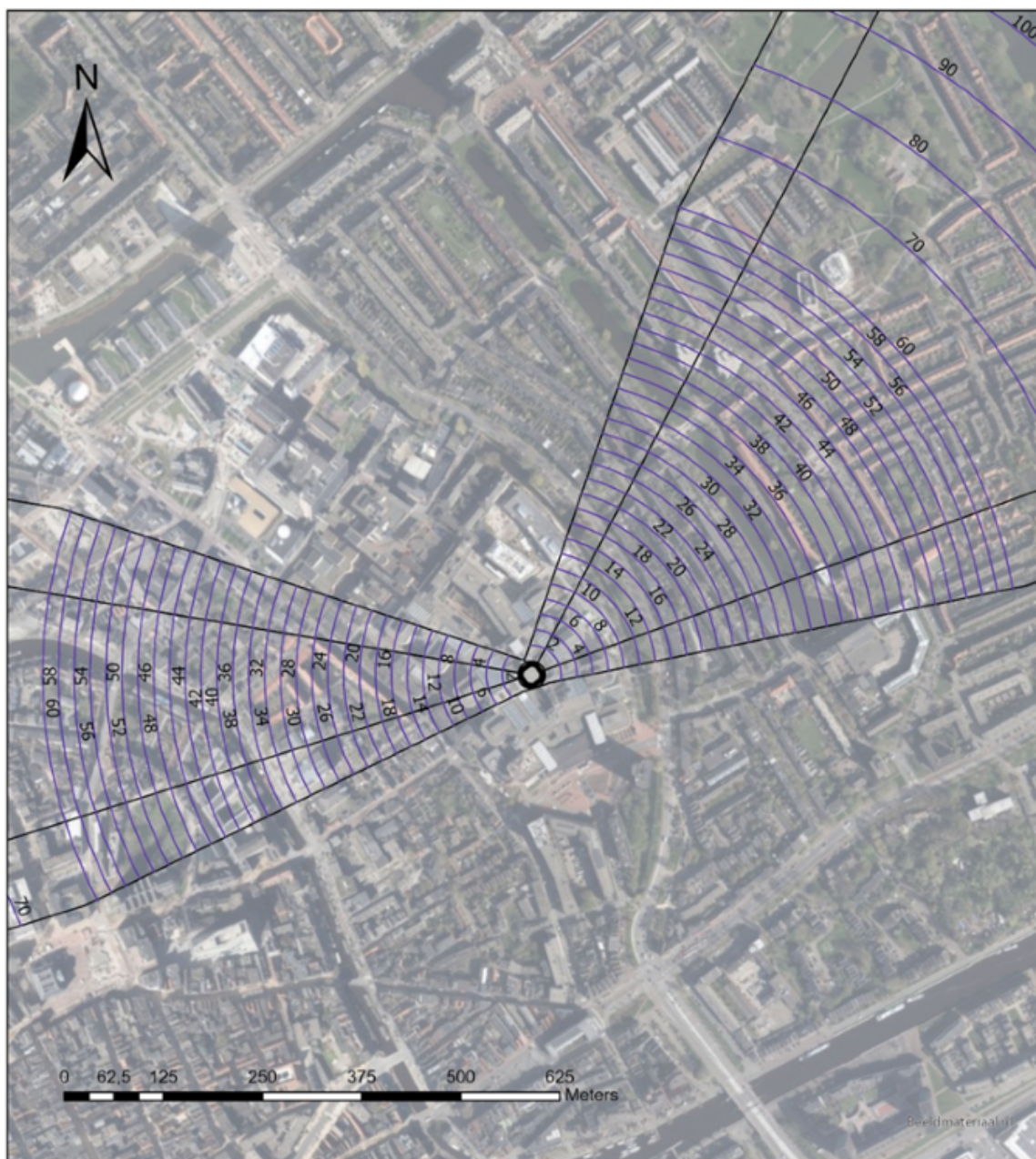


Kaart 6: Hoogtebeperkingen rondom het helidek





**Kaart 7: Hoogtebeperkingen rondom het helidek - detail**



## TOELICHTING

### Achtergronden

Het helidek op het Universiteit Medisch Centrum Groningen (verder: 'het helidek') is sinds 1989 aanwezig. Op 28 februari 1989 heeft de toenmalige Rijksluchtvaartdienst toestemming gegeven voor de aanleg. In juli 1989 is door de Rijksluchtvaartdienst een verklaring afgegeven dat aan de eisen van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen (Bignal), werd voldaan. Op 19 oktober 2009 heeft de toenmalige Inspecteur IVW/luchtvaart een verklaring afgegeven dat het helidek voldeed aan de voorschriften van de Richtlijn helihavens bij ziekenhuizen.

Op 1 november 2009 is met de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, verder: 'RBML') de toenmalige Luchtvaartwet gewijzigd, waarbij het bevoegd gezag voor luchthavens van regionaal belang overging van het rijk naar provincies.

In 2016 is de vaste standplaats van de helikopter verplaatst naar luchthaven Eelde.

Onder de Wlv kon tot 1 juli 2022 geen luchthavenbesluit (verder: 'LHB') worden vastgesteld. Dit kwam doordat in het Besluit burgerluchthavens was bepaald dat kwetsbare objecten (ziekenhuizen vallen daaronder) en geluidsgevoelige gebouwen (ziekenhuizen vallen daar ook onder, voor zover het ruimten genoemd in art. 1.1 onderdeel d van het Besluit geluidhinder betreft) voor zover gelegen binnen de  $10^{-5}$  plaatsgebonden risico-contour en/of de 70 dB(A)  $L_{den}$ -contour aan de bestemming moest worden onttrokken.

Met het 'Besluit van 21 juni 2022 tot wijziging van het Besluit burgerluchthavens in verband met ruimtelijke beperkingen rondom helikopterluchthavens op en nabij ziekenhuizen' zijn deze beperkingen weggenomen (Besluit burgerluchthavens art. 10 lid 6, art. 11 lid 5 en art. 12 lid 5) en is het mogelijk geworden dit LHB op te stellen.

Het helidek wordt veruit het meest aangedaan door helikopters van het type E135 en E145. In 2017 is begonnen met het vervangen van de EC135 helikopters door het stillere type H135. Per medio 2024 zijn 4 van de 6 van helikopters vervangen. De verwachting is dat per 2027 alle EC135 helikopters zullen zijn vervangen door de H135.

### Huidig wettelijke kader

#### *Wet luchtvaart*

Thans wordt het helidek aangemerkt als een 'overige burgerluchthaven van regionale betekenis' als bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart (hierna: de Wlv).

#### artikel 1.1.

definitie luchthaven:

een terrein geheel of gedeeltelijk bestemd voor het opstijgen en het landen van luchtvaartuigen met inbegrip van:

- 1°. de daarmee verband houdende bewegingen van luchtvaartuigen op de grond,
- 2°. de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer, of
- 3°. bedrijfsmatige activiteiten die samenhangen met de afwikkeling van het in de aanhef en onder 1° bedoelde luchtverkeer.

#### artikel 8.1.a:

1. Het is verboden met een luchtvaartuig op te stijgen of te landen, anders dan van of op een luchthaven.
3. Het is verboden een overige burgerluchthaven in bedrijf te hebben indien voor deze luchthaven geen LHB of LHR geldt.

#### artikel 8.44

1. Het luchthavenbesluit bevat ten aanzien van het luchthavenluchtverkeer:
  - a. grenswaarden en regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de geluidbelasting, en
  - b. regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de vliegveiligheid.
2. Binnen de in het eerste lid, onder a, bedoelde grenswaarden kan in ieder geval een grenswaarde exclusief worden toegewezen voor vluchten ten behoeve van:
  - a. spoedeisende hulpverlening;
  - b. de uitoefening van politietaken als bedoeld in [artikel 3 van de Politiewet 2012](#).

#### artikel 8.45

3. Gedeputeerde staten schrijven geen maatregelen als bedoeld in het eerste lid voor met betrekking tot de overschrijding van de grenswaarde die is veroorzaakt door vluchten als bedoeld in [artikel 8.44, tweede lid](#).

#### *Besluit burgerluchthavens*

In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven in welke gevallen Provinciale Staten een LHB of LHR dienen te nemen voor een luchthaven. De vaststelling van een LHB is vereist als een  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico contour van of een geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  buiten het luchthavengebied valt. De 56 dB(A)  $L_{den}$  contour en de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour liggen beide buiten de begrenzing van het luchthavengebied.

Ingevolge art. 8a.50 Wlv gelden de verbodsbepalingen van art. 8.1.a lid 1 Wlv niet voor bepaalde luchtvaartuigen. Deze zijn aangewezen in art. 20 van het Besluit burgerluchthavens. Hierbij worden genoemd:

- I. helikopters die worden gebruikt door de SAR-dienst als bedoeld in artikel 1 van de Regeling inzake de SAR-dienst 1994, ten behoeve van de opsporing en redding van een mens of dier in levensbedreigende omstandigheden.
- m. helikopters die worden gebruikt door de houder van een HEMS-vergunning krachtens artikel 16b van de Luchtvaartwet ten behoeve van het verlenen van spoedeisende medische hulp.

Dit betekent dat deze helikopters overal mogen landen, dus ook op het UMCG als hier geen LHB of luchthavenregeling (verder: 'LHR') van kracht is.

#### *Regeling burgerluchthavens*

Van het verbod bedoeld in artikel 8.1a, vierde lid, van de wet zijn vrijgesteld luchthavens die uitsluitend worden gebruikt door helikopters.

Dit houdt in dat een veiligheidscertificaat niet nodig is.

#### *Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT)*

Afdeling 4 van de RVGLT geeft voor helikopterluchthavens een aantal direct werkende regels. Deze betreffen verwijzingen naar de ICAO Annex 14 Volume II (Heliports).

#### *Luchtvaartverordening provincie Groningen*

Op een aanvraag tot het vaststellen van een LHB of een LHR is de Luchtvaartverordening provincie Groningen van toepassing (provinciaal blad 2013-19). Artikel 4 van deze verordening stelt dat die niet van toepassing is op het vaststellen van een LHB of LHR op grond van de bepalingen krachtens de artikelen XIII, XIV en XV van de RBML. Omdat artikel XIII lid 1 RBML van toepassing is op de vaststelling van het onderhavige LHB, is de Luchtvaartverordening provincie Groningen niet van toepassing en is er geen formele plicht tot het indienen van een aanvraag (de Wlv geeft die verplichting ook niet). De in §0 genoemde plicht tot het vaststellen van een LHB, betreft een omzetting van de regels die voorheen ingevolge het Bignal golden en is daarmee een besluit dat ambtshalve (niet op aanvraag) wordt genomen.

#### **Bevoegd gezag**

Voor regionale burgerluchthavens had de inwerkingtreding van de RBML ook tot gevolg dat het bevoegd gezag veranderde. Per 1 januari 2009 ging dat over van het Rijk naar de provincies. Provinciale Staten van de provincie Groningen dienen op grond van de Wlv luchthavenbesluiten vast te stellen voor de luchthavens van regionaal belang gelegen binnen de grenzen van de provincie Groningen.

#### **Milieueffectrapportage**

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een uitgebreid onderzoek naar allerlei effecten op natuur, milieu en leefbaarheid. Een milieueffectrapportage is altijd gekoppeld aan een besluit en kan ook noodzakelijk zijn voor een LHB. In bijlage V bij het Omgevingsbesluit zijn de toetsingscriteria hiervoor weergegeven. Voor het helidek geldt ingevolge categorie J7 kolom 3 van bijlage V bij het Omgevingsbesluit de (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht.

De aspecten geluid en externe veiligheid zijn met het onderzoek voor dit LHB toereikend onderzocht. Voor de beoordeling of een m.e.r. nodig is, zijn de aspecten beïnvloeding van natuur en effecten op de luchtkwaliteit bepalend. Hiertoe zijn met de AERIUS Calculator berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen blijkt dat op geen enkel stikstofgevoelig Natura 2000 gebied sprake is van een toename van de depositie van NOx en dat er dus geen sprake is van significante effecten.

Hierdoor is een passende beoordeling voor de Wet natuurbescherming niet aan de orde.

[www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl) laat zien dat de jaargemiddelde concentratie PM<sub>2,5</sub> 7 µg/m<sup>3</sup> is en de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> 4 µg/m<sup>3</sup>. Dat is zeer ruim onder de grenswaarden. Daarbij geldt dat deze concentraties met inbegrip van de helikoptervluchten zijn. Hiermee is er voor wat betreft het aspect fijnstof geen sprake van een ontoelaatbare situatie.

Voor het overige zijn de invloeden op de omgeving met dit LHB toereikend inzichtelijk gemaakt en beperkt.

Ten behoeve van de m.e.r.-beoordelingsplicht zijn door het UMCG gegevens overlegd. Op basis van deze gegevens hebben Gedeputeerde Staten van Groningen op 6 augustus 2024 een m.e.r.-beoordelingsbeslissing genomen<sup>1</sup>, die inhoudt dat ten behoeve van dit luchthavenbesluit geen MER behoeft te worden opgesteld.

1) Dossiernr. K5603, documentnr. 2024-097948

### Beschrijving van het helidek

In dit geval is sprake van een sinds 1989 bestaande luchthaven. Het helidek heeft een oppervlak van ca. 500 m<sup>2</sup> en ligt op het dak van het UMCG, op een hoogte van 24,5 meter boven maaiveld.

In overleg met de exploitant is informatie verstrekt die nodig is om dit LHB te kunnen nemen.

Op basis van de door UMCG verstrekte gegevens is ten behoeve van berekeningen voor geluid en externe veiligheid uitgegaan van een gebruik dat bestaat uit maximaal 903 vliegbewegingen per jaar, met de volgende in- en uitvliegsectoren:

- twee invliegsectoren van 10% van 073° t/m 100° (west) en van 208° naar 250° (oost);
- twee uitvliegsectoren van 10% van 028° t/m 070° (oost) en 253° t/m 280° (west).

### Toetsing aan provinciaal beleid

Het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen is opgenomen in de Omgevingsvisie, die Provinciale Staten van Groningen in juni 2022 hebben geactualiseerd. In §19.8.2 van de Omgevingsvisie is het beleid ten aanzien van luchthavens opgenomen. De in de Omgevingsvisie aangeduide belemmeringen voor het vaststellen van het onderhavige LHB zijn weggenomen. Het vaststellen van dit LHB is in overeenstemming met het beleid van de Omgevingsvisie.

### Gebruiksruimte

In het LHB wordt beslist over de milieugebruiksruimte van de luchthaven. Daarnaast reguleert het LHB het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het LHB wordt bij provinciale verordening vastgesteld door de Provinciale Staten. Handhaving van de regels die in het LHB zijn opgenomen geschieden overeenkomstig de Wlv. Gedeputeerde Staten zijn hiertoe bevoegd. De bepalingen die in het LHB moeten worden opgenomen zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

### Invoerscenario

Ten behoeve van de het LHB zijn berekeningen uitgevoerd voor wat betreft geluid en externe veiligheid. Deze berekeningen zijn uitgevoerd volgens de in artikel 4 resp. artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens voorgeschreven wijze. Op grond van artikel 6 van deze Regeling moeten hierbij voor beide berekeningen dezelfde geprognosticeerde gebruiksgegevens van de luchthaven worden gebruikt.

Bij het gehanteerde invoerscenario met totaal aan 752 vliegbewegingen per jaar, wordt 62% van de vliegbewegingen uitgevoerd gedurende de dag periode, 20% in de avondperiode en 18% in de nachtperiode. Bij de geluidberekening is uitgegaan van helikopters in de geluidscategorieën 010 (0,54%), 013 (80,88%), 014 (0,27%) 015 (17,5%) en 016 (0,81%).

### Grenswaarden

Artikel 8.45 lid 3 Wlv laat het voorschrijven van maatregelen met betrekking tot overschrijding van grenswaarden door vluchten voor spoedeisende hulpverlening niet toe.

### Ruimtelijke beperkingen

Op basis van het invoerscenario voor de berekeningen voor geluid en externe veiligheid zijn ingevolge artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens de volgende contouren bepaald:

- een contour ter aanduiding van het 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risico;
- een geluidscontour van 48 dB(A) L<sub>den</sub>;
- een geluidscontour van 56 dB(A) L<sub>den</sub>;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.

Met het voorgenomen gebruik van het helidek zijn er geen 10<sup>-5</sup> plaatsgebonden risicocontour en 70 dB(A) L<sub>den</sub> geluidcontour.

De 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour en de 56 dB(A) L<sub>den</sub>-contour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden, zoals vastgelegd in Besluit burgerluchthavens artikel 10 en 11.

In het gebied tussen de 10<sup>-5</sup> en 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontouren is nieuwbouw van gebouwen toegestaan met een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten bij nieuwbouw op een open plek in de bestaande bebouwing, bij verandering van de bestemming van een gebouw, of bij verplaatsing van een woning of een kwetsbaar gebouw naar een minder risicodragende locatie binnen het gebied.

Aangezien het gebied binnen de berekende 10<sup>-6</sup> contour voor het plaatsgebonden risico niet buiten het gebied van het UMCG valt (aangemerkt als het gebied tussen de Oostersingel, de Petrus Campersingel,



het Hanzeplein en de Vrydemalaan) en dit hele gebied al is ingericht met en in gebruik is voor gezondheidszorg, onderzoek en onderwijs (met aanvullende terreinvullingen zoals verkeer en groen) is er geen aanleiding hier nog verdere beperkingen te stellen aan functieverandering of bouwwerkzaamheden, zo lang deze binnen de beoogde functies vallen.

De geluidscontouren van de waarden 48 en 56 dB(A)  $L_{den}$  zijn ook weergegeven op kaart 2.

Op grond van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens is nieuwbouw van een woning en een geluidsgevoelig gebouw in principe niet toegestaan in het gebied dat gelegen is op of binnen de contour van 56 dB(A)  $L_{den}$ . Op grond van artikel 12 lid 3 Besluit burgerluchthavens is bouw van een geluidsgevoelig gebouw in het gebied tussen de 56- en 70 dB(A)  $L_{den}$ -contouren mogelijk met een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten, bij nieuwbouw die een open plek in de bestaande bebouwing opvult, die zal dienen ter vervanging van op die plaats al aanwezige bebouwing, of binnen het desbetreffende gebied wordt verplaatst naar een locatie waar de geluidbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is.

De 56 dB(A)-contour bestrijkt grotendeels het terrein van het UMCG en daarnaast een deel in de Oosterparkwijk en de binnenstad. Binnen dit gebied zijn diverse woningen aanwezig (in de huidige situatie ca. 252 woningen en met de contour van kaart 4 ca. 38 woningen). Er is geen redelijke grondvervangingsmogelijkheid van deze woningen, mocht dit aan de orde zijn, niet toe te staan.

Artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens stelt dat bij de vaststelling van het LHB een afweging moet worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen de 56- en 48 dB(A)  $L_{den}$ -contour. In dit gebied zijn vele woningen aanwezig. Omdat het helidek geen vaste standplaats is voor de HEMS-helikopters, het helidek al sinds 1989 aanwezig is en het niet mogelijk is beperkingen te stellen aan het landen en vertrekken van helikopters ten behoeve van spoedeisende hulpverlening, zien wij geen redelijke aanleiding in verband met geluid als gevolg van vluchten naar en van het helidek aanvullende eisen te stellen voor de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied.

De grenswaarden voor geluid en externe veiligheid zijn met toepassing van artikel 8.44 lid 2 sub a. van de Wlv (grenswaarden exclusief ten behoeve van spoedeisende hulpverlening). Vanwege artikel 8.45 lid 3 Wlv worden aan overschrijdingen van de grenswaarden geen maatregelen verbonden. De grenswaarden hebben slechts tot doel te toetsen of het gebruik van de luchthaven binnen de geraamde kaders blijft.

Naast de bovengenoemde contouren voor externe veiligheid en geluid schrijft artikel 9 lid 1 sub f van het Besluit burgerluchthavens ook een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid voor. De omvang van de gebieden met ruimtelijke beperkingen in verband met het veilige gebruik van het vliegveld is grotendeels gebaseerd op voorschriften van de International Civil Aviation Organization (ICAO), Annex 14, Volume II.

Voor wat betreft het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid geldt dat geen object is toegestaan dat hoger is dan de geldende hoogte voor het betreffende gebied. De hoogte en omvang van deze beperkingengebieden zijn bepaald met toepassing van de Regeling burgerluchthavens.

Op grond van artikel 8.8 lid 1 Wlv (via art. 8.47 lid 2 Wlv) moeten bij de vaststelling van een omgevingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen de beperkingengebieden de bepalingen uit het LHB in acht worden genomen. Indien het omgevingsplan op deze onderdelen niet in overeenstemming is met het LHB, geldt laatstgenoemde als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 4.16 van de Omgevingswet. De gemeenteraad is op grond van artikel 8.8, lid 3 Wlv verplicht om binnen een jaar nadat het besluit in werking is getreden het omgevingsplan overeenkomstig het LHB vast te stellen. Dit betekent ook dat de gemeenteraad de contouren van kaart 3 moet vervangen door die van kaart 4, binnen een jaar nadat die in werking zijn getreden. Hiervoor is het nodig dat de provincie de melding van de exploitant ingevolge artikel 6 van dit LHB onverwijld doorgeeft aan de gemeente.

Het LHB bevat handhavingpunten met een grenswaarde voor de geluidsbelasting aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan. De hoogte van de grenswaarden voor geluid op deze handhavingpunten is berekend overeenkomstig bijlage 1 bij de Regeling burgerluchthavens.

### Regels en rapportage

In het onderhavige LHB is een grens gesteld aan het gewicht van luchtvaartuigen die van het helidek gebruik kunnen maken, is een grens gesteld aan de totale geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het luchthavenluchtverkeer en zijn beperkingengebieden opgenomen voor geluid, externe veiligheid en hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid. Op grond van artikel 8.44, lid 2 Wet luchtvaart,



kan een LHB verdere regels of grenswaarden bevatten. Wij zien geen aanleiding aanvullende grenswaarden of regels te stellen.

Als in dit LHB geen afwijkende bepalingen zouden zijn opgenomen, zou op de rapportage van deze luchthaven artikel 13 / bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens van toepassing zijn. Voor dit LHB is er met toepassing van art. 8.54 lid 2 Wlv voor gekozen de rapportage per gebruiksjaar voor te schrijven.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

*Artikel 2:* Dit artikel beschrijft de ligging van de luchthaven waarop dit LHB van toepassing is. De betreffende kadastrale aanduiding is deze zoals in 2023 van toepassing was.

*Artikel 4:* Het helidek wordt voor geen ander doel gebruikt dan vluchten voor spoedeisende hulpverlening en luchtvaartuigen mogen landen op het helidek mits aan het hier gestelde maximumgewicht wordt voldaan.

*Artikel 5 en 6:* De geluidbelasting op de handhavingspunten biedt een mogelijkheid het luchthavenluchtverkeer te toetsen op de jaargemiddelde geluidbelasting. De waarden onder a zijn van toepassing dat nog niet alle helikopters van het type EC135 zijn vervangen door het stillere type H135. Omdat vooraf niet kan worden voorspeld hoe de verdeling tussen de huidige en de stillere variant zal zijn, is gerekend met de worst-case situatie dat geheel met de EC135 wordt gevlogen. In de nabije toekomst zullen alle helikopters van het type EC135 zijn vervangen door de stille variant H135. Als dat door de exploitant wordt gemeld, treden in het daaropvolgende jaar de geluidnormen onder b en de contouren van kaart 4 in werking. De melding van de volledige vervanging kan plaatsvinden via het mailadres [luchtvaart@provinciegroningen.nl](mailto:luchtvaart@provinciegroningen.nl).

*Artikel 7:* Het luchthavengebied is het gebied dat gebruikt wordt als luchthaven en maakt geen deel uit van de beperkingengebieden.

*Artikel 8:* Dit artikel legt de beperkingengebieden vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De beperkingen in de vast te stellen contouren en gebieden gelden daardoor alleen voor zover deze buiten het luchthavengebied liggen. Zie ook de toelichting op de kaartbijlagen 2 t/m 6.

#### **Toelichting op de kaartbijlagen**

##### **Kaart 1 - Luchthavengebied**

Op grond van artikel 8.47 worden ten behoeve van de ruimtelijke indeling het luchthavengebied en de beperkingengebieden (voor geluid, het externe veiligheidsrisico en de maximale hoogte van objecten in de af- en aanvliegroutes) vastgesteld. Het luchthavengebied maakt geen deel uit van de beperkingengebieden.

##### **Kaart 2 - Handhavingspunten**

Deze kaart geeft de ligging van de handhavingspunten, waarop de in art. 6 van dit LHB gestelde grenswaarden voor geluid gelden.

##### **Kaarten 3 en 4 - Contouren in verband met de geluidbelasting:**

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat de dosismaat  $L_{den}$  wordt gebruikt voor het berekenen van de geluidbelasting. De wijze waarop de contouren moeten worden berekend is nader uitgewerkt in artikel 4 van de Regeling burgerluchthavens waarbij is aangegeven dat het in bijlage 1 van de regeling weergegeven rekenvoorschrift moet worden gehanteerd. De uitgevoerde berekening is uitgevoerd met het berekeningsprogramma  $L_{den}$ -tool, dat is gebaseerd op dit berekeningsvoorschrift. Artikel 9 lid 1 van het Besluit burgerluchthavens schrijft voor dat de 48, 56 en 70 dB(A)  $L_{den}$ -contouren moeten worden opgenomen in het LHB. Voor UMCG geldt dat echter dat nergens de waarde van 70 dB(A)  $L_{den}$  wordt overschreden. Hierdoor kan deze contour niet in beeld worden gebracht.

##### **Kaart 5 - Contouren in verband met het externe veiligheidsrisico:**

In artikel 3 van het Besluit burgerluchthavens is aangegeven dat het beperkingengebied met betrekking tot het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risicocontouren.

De wijze waarop deze contour moet worden berekend is in artikel 5 van de Regeling burgerluchthavens vastgelegd. Hierin wordt doorverwezen naar een in bijlage 2 van de regeling weergegeven rekenvoorschrift.

Op grond van artikel 9, onder a, van het Besluit burgerluchthavens bevat het LHB in ieder geval contouren ter aanduiding van het  $10^{-5}$  en  $10^{-6}$  plaatsgebonden risico. Bij het helidek op het UMCG is er echter

nergens sprake van een overschrijding van het  $10^{-5}$  plaatsgebonden risico zodat deze contour niet kan worden weergegeven.

Kaarten 6 en 7 - Hoogtebeperkingen rondom het helidek:

De definiëring van deze hoogtebeperkingen wordt gedaan in artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens. In dit artikel wordt doorverwezen naar specifieke onderdelen van de internationale richtlijn ICAO Annex 14 Volume II.

### **Beroep**

Tegen het besluit kan beroep worden ingesteld. Beroep moet binnen zes weken na de datum van bekendmaking van het besluit worden ingesteld. U kunt beroep instellen bij de Raad van State: Schriftelijk door een brief te sturen naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag of (alleen voor burgers) via het digitaal loket: <https://loket.raadvanstate.nl/digitaal-loket>. Voor het instellen van beroep zijn griffierechten verschuldigd.

Als beroep is ingesteld tegen dit besluit kan, als onverwijlde spoed dat vereist, ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd. Het verzoek moet worden gedaan bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Nederland. Ook hiervoor zijn griffierechten verschuldigd.