

**Ruimtelijke onderbouwing zonneakker
Groningen Airport Eelde**



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Ruimtelijke onderbouwing zonneakker
Groningen Airport Eelde**

Inhoud

Ruimtelijke onderbouwing
Bijlagen

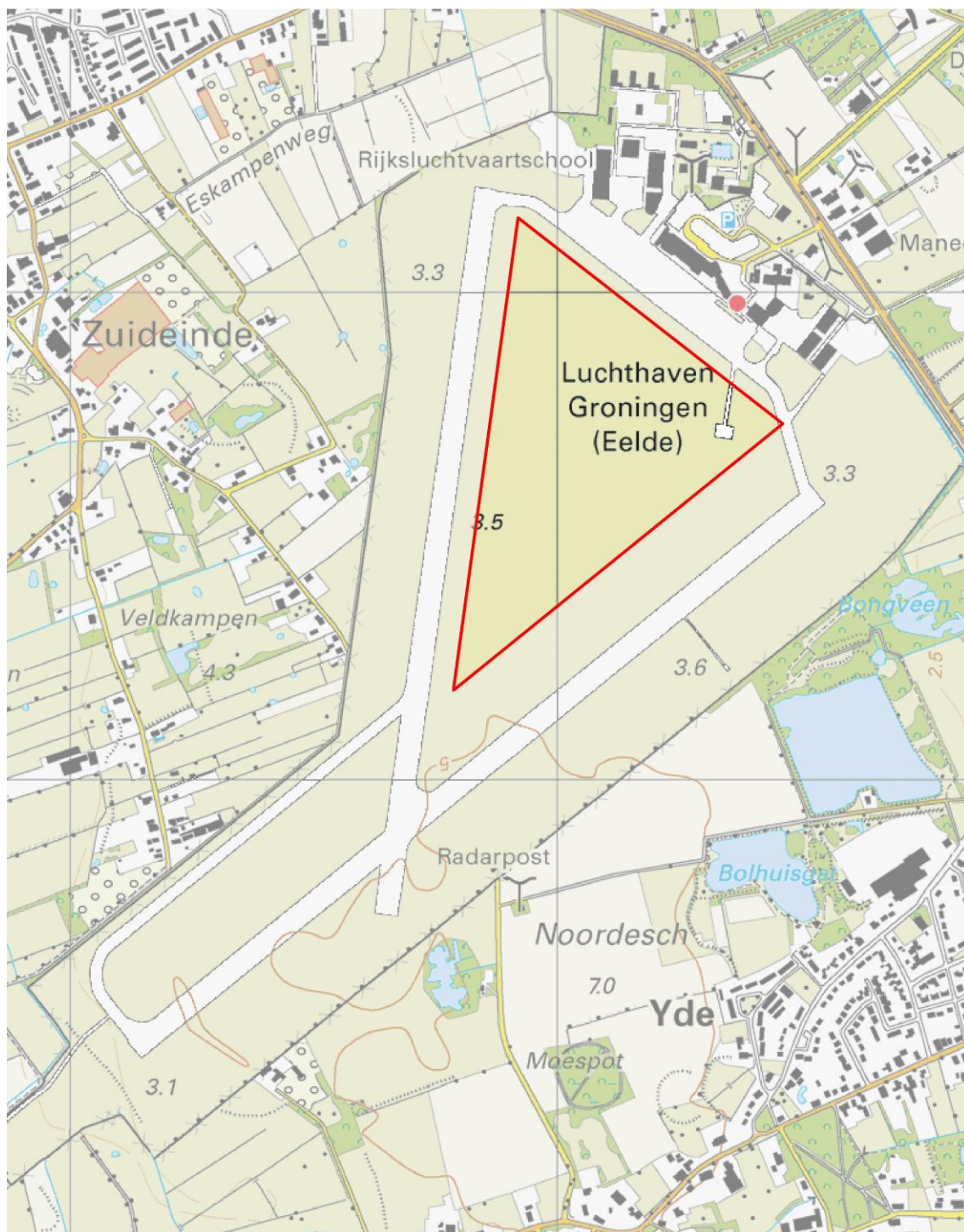
26 mei 2015

Projectnummer 247.57.50.00.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Gemeente Tynaarlo, bron: Topografische Dienst

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Leeswijzer	8
2	Planbeschrijving	9
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Toekomstige situatie	10
3	Beleid	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Gemeentelijk beleid	16
4	Onderzoeken	19
4.1	Milieuzonering	19
4.2	Veiligheid	19
4.3	Geluid	20
4.4	Luchtkwaliteit	20
4.5	Waterparagraaf	21
4.6	Archeologie en cultuurhistorie	21
4.7	Flora en fauna	22
	4.7.1 Gebiedsbescherming	23
	4.7.2 Soortenbescherming	24
4.8	Bodem	27
4.9	Vormvrije m.e.r.	28
5	Economische uitvoerbaarheid	29

Inleiding



1.1

Aanleiding en doel

Als onderdeel van de energietransitie streeft de provincie Drenthe naar een opbrengst van zonne-energie ter grootte van 60 MW in 2020. In dit kader heeft begin 2014 een ruimtelijke verkenning plaats gevonden naar de mogelijkheden van zonneakkers in de provincie Drenthe. Als onderdeel van deze verkenning zijn een viertal voorbeeldcases uitgewerkt. Eén van de cases betreft Groningen Airport Eelde (hierna GAE). Op deze locatie is circa 45 hectare beschikbaar voor de aanleg van zonnepanelen.

De provinciale ambities op het gebied van duurzaamheid worden gedeeld door de gemeente Tynaarlo. Samen met de provincie heeft de gemeente in juni 2014 de Ontwikkelvisie luchthaven GAE gepresenteerd. De rode draad in deze visie is het (nog) beter benutten van de kansen die het gebied biedt om er het visitekaartje van Noord-Nederland te maken. Ook GAE wil zich inzetten voor het leveren van een bijdrage voor het opwekken van hernieuwbare energie. Zonne-energie vormt hierbij een reële optie omdat er veel hectares aan grond beschikbaar zijn.

Provincie en gemeente zijn van mening dat een zonneakker op GAE een aansprekend voorbeeldproject dient te zijn en dat het de omgeving een kwaliteitsimpuls moet geven. Daarom zijn zes ontwerp bureaus gevraagd na te denken over de ruimtelijke en artistieke kaders voor een concept met iconische uitstraling. Uit de diverse aangeleverde ideeën hebben provincie en gemeente gekozen voor het concept 'energielandgoed'.

Het 'energielandgoed' zal ontstaan door op termijn het voorterrein, de gebouwen en het achterliggende veld in het ontwerp te betrekken, zoals een landgoed ook van oudsher opgebouwd is.

Om de zonneakker te kunnen realiseren is SDE-subsidie benodigd. De kans op subsidie wordt groter geacht als de aanvraag om subsidie in 2015 wordt ingediend. Daarom wordt vooruitlopend op de uitwerking van het concept energielandgoed, circa 19 ha zonnepanelen aangelegd in de driehoek tussen taxi-, start- en landingsbaan en het luchthavenplatform. Op voorgaande overzichtskaart is de globale ligging aangegeven.

Initiatiefnemer voor de aanleg van deze zonnepanelen is Zonnepark Drenthe BV. Deze onderneming is gespecialiseerd op het terrein van ontwikkeling, aanleg en exploitatie van grootschalige zonnepanelentoepassingen.

ENERGIELANDGOED

19 HA ZONNEPANELEN IN
DRIEHOEK

De opstelling in de driehoek is de eerste fase van een groter geheel: de realisatie van een 'energielandgoed'. De betrokken partijen hebben zich in een letter of intent vastgelegd voor het hele plan. Desalniettemin is voorliggend initiatief ook zelfstandig uitvoerbaar en ruimtelijk aanvaardbaar.

GELDENDE PLANOLOGISCHE SITUATIE

De aanleg van deze zonnepanelen is geprojecteerd op gronden die behoren tot de volgende bestemmingsplannen:

- bestemmingsplan Buitengebied Eelde (1974)
- bestemmingsplan Groningen Airport Eelde voorterrein (vastgesteld op 18 december 2001)
- bestemmingsplan Groningen Airport Eelde baanverlenging (vastgesteld op 2 november 2010)
- facetbestemmingsplan Geluidzonering Groningen Airport Eelde (vastgesteld op 20 maart 2012).

Deze bestemmingsplannen staan de aanleg van zonnepanelen ten behoeve van de realisatie van een zonneakker niet toe.

OMGEVINGSVERGUNNING

De gemeente is voornemens om met toepassing van artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3 van de Wabo medewerking te verlenen aan de aanvraag om omgevingsvergunning ten behoeve van de realisatie van een zonneakker ter plaatse van de driehoek tussen taxi-, start- en landingsbaan en het luchthavenplatform.

In artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 van de Wabo is bepaald dat voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan een omgevingsvergunning kan worden verleend, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Deze ruimtelijke onderbouwing geeft inzicht in de aard en omvang van het plan en de wijze waarop het ruimtelijk is vormgegeven.

1.2

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt in het kort de huidige situatie van het plangebied uiteengezet en wordt aangegeven hoe de toekomstige situatie er uit zal zien. In hoofdstuk 3 staat beschreven welke beleidsmatige aspecten relevant zijn voor het onderhavig plan. Hoofdstuk 4 gaat in op de uitgevoerde onderzoeken. In hoofdstuk 5 komt tenslotte de economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Planbeschrijving

2

2.1

Huidige situatie

Ruimtelijke en landschappelijke situatie

Het terrein van GAE heeft een oppervlakte van circa 200 ha en ligt tussen de dorpen Eelde en Yde-De Punt. Alle gebouwde faciliteiten van het vliegveld zijn geconcentreerd in het noordoostelijk deel van het terrein.

Het banenstelsel bestaat uit twee banen. De grote noordoost-zuidwest (23-05) baan, welke in 2013 is verlengd, wordt het meest gebruikt vanwege zijn lengte en heeft een gunstiger ligging ten opzichte van de meest voorkomende windrichtingen. De enigszins dwars daarop liggende noord-zuid baan (19-01) wordt alleen in de daglichtperiodes gebruikt.

De locaties voor de zonnepanelen bestaan uit grasland.



Luchtfoto 2014 (bron: BING)

Het terrein van GAE is een grote open plek in een kleinschalig beeklandschap. Het is hierdoor een soort Fremdkörper. Het beekdal is in het omliggende gebied duidelijk herkenbaar; kleinschalig met veel opgaande landschapselementen (houtwallen en singels), er is behoorlijk veel bebouwing in de vorm van dorpen en linten.

Door het kleinschalige landschap is er vanuit weinig plekken vrij zicht op het vliegveld. Alleen vanaf de ingang (noordoostzijde) van het vliegveld is er zicht op het terrein. Het terrein is beveiligd met een hekwerk. Dit hekwerk valt grotendeels weg achter beplanting.

Functionele situatie

GAE is een regionale luchthaven van nationaal belang. Jaarlijks maken ruim 200.000 passagiers gebruik van de luchthaven.

Naast vakantievluchten en lijndiensten wordt een aanzienlijk deel van het vliegverkeer ingenomen door lesvluchten. Daarnaast is GAE een belangrijke luchthaven voor medische donorvluchten en voor de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen, het UMCG. Ook reddingsdiensten en het Ministerie van Defensie (voor militaire operationele vluchten) maken gebruik van het vliegveld.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is in de luchtvaart een belangrijk thema. GAE streeft ernaar om daaraan een wezenlijke bijdrage te leveren. In 2008 heeft de luchthaven het initiatief genomen een project op te zetten om in samenwerking met collega-luchthavens rond de Noordzee actief aan duurzaamheid te werken. Op elk van deze luchthavens starten specifieke duurzaamheidsprojecten waarbij de luchthavens ervaringen en bevindingen met elkaar delen. Dit samenwerkingsverband heet 'Green Sustainable Airports'.

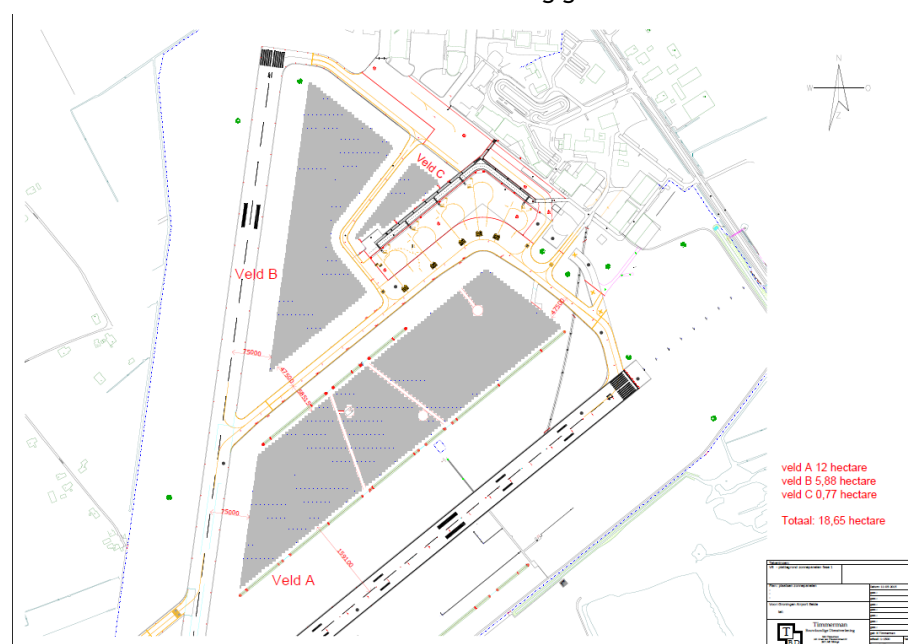
2.2

Toekomstige situatie

Omgevingsvergunning

De omgevingsvergunning heeft betrekking op de realisatie van een zonneakker ter plaatse van de driehoek tussen taxi-, start- en landingsbaan en het luchthavenplatform. Hiertoe worden zonnepanelen geplaatst op een metalen stelling, welke in de grond is verankerd.

Voornoemde driehoek omvat drie velden die een gezamenlijke oppervlakte hebben van circa 19 ha. Onderstaande tekening geeft de nieuwe situatie weer.



De zonnepanelen worden geplaatst buiten de zogenaamde 'runway strip'. Dat wil zeggen dat een minimale afstand van 75 m uit de as van start- en landingsbaan 19-01 en een minimale afstand van 150 m uit de as van de start- en landingsbaan 23-05 in acht wordt genomen. Hiermee wordt voldaan aan de veiligheidseisen zoals vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.

De panelen worden deels in een oostwest-opstelling en deels in een zuid-opstelling aangelegd onder een hellingshoek van 10 graden. Per veld wordt de beste opstelling gekozen. De opstelling brengt de volgende voordelen met zich mee:

- optimaal ruimtegebruik;
- de panelen staan niet haaks op de start- en landingsbanen, waardoor er geen sprake is van hinderlijke reflecties voor de luchtverkeersleiding en piloten;
- een geringe hoogte van maximaal 100 cm, waardoor de landschappelijke inpassing wordt vergemakkelijkt en de installaties in visueel opzicht minder dominant zijn;
- betere spreiding van energieopbrengst over het verloop van de dag

Landschappelijke inpassing

Zoals in de inleiding (hoofdstuk 1) reeds vermeld is, willen provincie en gemeente van de zonneakker een aansprekend voorbeeldproject maken.

In het rapport Ruimtelijke verkenning zonne-akker van de provincie Drenthe (2014) worden de zonnepanelen niet landschappelijk afgeschermd maar wordt vanwege de "iconische opstelling" gekozen om de opstelling van de panelen in al haar glorie te tonen en het contrast met het omliggende landschap te zoeken.

De gemeente Tynaarlo, de provincie Drenthe, GAE en de initiatiefnemer voeren een ontwerpend onderzoek uit met de ambitie om zowel vanuit de lucht als vanaf de grond een iconische zonne-akker te realiseren en het vliegveld te profileren als het Green Sustainable Airport. Door middel van een ontwerp-wedstrijd is het concept 'energielandgoed' ontwikkeld.

Het 'energielandgoed' zal ontstaan door op termijn het voorterrein, de gebouwen en het achterliggende veld in het ontwerp te betrekken, zoals een landgoed ook van oudsher opgebouwd is. Hoe het landgoed er precies uit zal zien is nog niet duidelijk. Het 'energielandgoed' zal de komende tijd samen met omwonenden en andere belanghebbenden worden uitgewerkt. De ontwerpopgaven liggen hoofdzakelijk aan de randen van het gebied.

De driehoek met 19 ha zonnepanelen, zal als motor het hart gaan vormen van het landgoed. De eerste fase van de zonne-akker voldoet aan het principe van de "iconische opstelling". Het plangebied zal later worden ingebed in het ruimtelijk ontwerp.

De omgeving wordt bij het concept 'energielandgoed' betrokken in de vorm van een landschapspark. Gestreefd moet worden om het landschapspark te

benutten als inpassing van de totale ontwikkeling op het terrein van de luchthaven. Vanuit het perspectief van een landgoed kan het veld met de landingsbanen benaderd worden als een afgesloten privé-onderdeel. In de context van het 'energielandgoed' ligt hier het kloppende hart van de energieproductie. De opstelling is grootschalig. De aanwezige landschappelijke gradiënt inspireert om te variëren met opstellingsdichtheden om vanuit het perspectief uit de lucht een sterk beeldend icoon te creëren die door hun wisselende patronen functioneren als lanen van panelen. Vanuit het concept 'energielandgoed' moet gestreefd worden om een balans te zoeken tussen de benodigde constructie en de mate van technische uitstraling.

Het landschapspark is gericht op allerlei vormen van groene energieproductie. Het introduceren van het landschapspark vormt de sleutel om de luchthaven als 'Fremdkörper' in het landschap te laten landen. Tevens ligt hier de handschoen die kan worden opgepakt door de luchthaven om haar ambitie als goede buur in te vullen. Met een route rond het terrein van de luchthaven kunnen de afgesneden wegen met elkaar worden verbonden. Ook is de realisatie van meerdere spottersplekken langs de route denkbaar. Hier kan men even gluren bij de burens en naast het spotten van vliegtuigen ook een blik werpen op het veld met panelen.

Daarbij gaat het in de ontwerpfase om de volgende aspecten:

- Het realiseren van een landschapspark als basis voor een grootschalige opstelling op het veld (contrasteren en verbinden)
- Iconische uitstraling vanuit de lucht door landschappelijke gradiënt benutten (van landgoederengordel tot beekdal)
- Beperken van de technische uitstraling door inpassing en integratie techniek.

Veiligheid

De Wet luchtvaart en de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens bevatten regels die de milieuruimte en externe veiligheidsruimte van luchthavens bepalen, zowel voor het gebruik van de luchthaven door vliegverkeer als voor de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van luchthavens.

Er is geen (inter)nationale regelgeving van kracht waarin is aangegeven hoe moet worden omgegaan met de toepassing van zonnecollectoren op en rondom luchthavens. Europese wetgeving op dit vlak is in voorbereiding. Er is wel een ministeriele richtlijn 'toepassing van zonnecollectoren op en rond luchthavens' (2011) beschikbaar. Deze richtlijn wordt toegepast (zie ook paragraaf 4.2). Nadere afstemming vindt plaats met de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Beleid 3

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie infrastructuur en Ruimte en Barro

Met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zet het Rijk in op het beschermen van 13 nationale belangen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) worden regels opgenomen om het beleid uit de Structuurvisie te verwezenlijken. Voor onderhavig project zijn de onderstaande beleidsregels relevant.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren hanteert het rijk een ladder voor duurzame verstedelijking:

1. beoordelen of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale vraag;
2. beoordelen of deze vraag ook binnen bestaand bebouwd gebied gerealiseerd kan worden;
3. en een beoordeling of - indien het voorgaande niet het geval is - de locatie buiten bestaand bebouwd gebied wel multimodaal is of kan worden ontsloten.

Afweging

Het zonnepark betreft geen stedelijke functie in de zin van de ladder voor duurzame verstedelijking. Toch worden hier de stappen doorlopen voor een zorgvuldige toetsing van het initiatief:

1. Er bestaat een regionale en lokale behoefte om te komen tot een duurzame energievoorziening. De provincie Drenthe streeft naar een opbrengst van zonne-energie ter grootte van 60 MW in 2020. De mogelijkheden om een lokale energiecoöperatie op te richten is onderwerp van studie;
2. Binnen bestaand bebouwd gebied of aansluitend daarop zijn geen locaties beschikbaar met een omvang van 50 hectare;
3. Ontsluiting van de locatie is voor een zonnepark niet relevant, omdat het geen verkeersaantrekkende werking heeft.

3.2

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Drenthe

De provincie Drenthe heeft op 2 juni 2010 het nieuwe omgevingsplan vastgesteld: de Omgevingsvisie Drenthe. De Omgevingsvisie is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe voor de periode tot 2020. De provincie heeft de Omgevingsvisie (deels) doorvertaald naar een verordening voor zover het planologisch relevante aspecten betreft. De Omgevingsverordening is op 9 maart 2012 door Provinciale Staten vastgesteld.

In de Omgevingsverordening (POV) is het terrein van GAE aangeduid als “bestaand stedelijk gebied”. Aan de oostzijde grenst het terrein aan de EHS.

Op 20 augustus 2014 is de Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe in werking getreden. Omdat de Omgevingsvisie is geactualiseerd, is het ook noodzakelijk de POV te actualiseren. Deze actualisatie is in voorbereiding.

In Actualisatie Omgevingsvisie Drenthe is een ruimtelijk kader voor zonnestroom geïntroduceerd: de zonneladder. Langs deze ladder wordt in drie stappen gekeken naar geschikte locaties: eerst op dak, daarna op bestemde locaties binnen bestaand stedelijk gebied en als laatste stap op overige locaties.

De provincie ziet de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde als een belangrijke bijdrage aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Een sterke luchthaven verbindt de regio beter met internationale en intercontinentale netwerken. Bovendien draagt de luchthaven bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De verlenging van de start- en landingsbaan zal er toe leiden dat de positie van de luchthaven verder wordt versterkt.

De provincie vindt het van belang dat de ontwikkeling van GAE gepaard gaat met zo weinig mogelijk overlast en milieuschade. Zij ondersteunen dan ook de ambitie van GAE om zich te ontwikkelen tot een duurzame groene luchthaven en voorloper te worden op het gebied van het ontwikkelen en toepassen van duurzame innovaties in de luchtvaart.

De provincie vindt eveneens dat de ontwikkeling van de luchthaven goed ruimtelijk dient te worden ingepast, waarbij het hele gebied duurzaam en kwalitatief hoogwaardig wordt ingericht. Voor dit gebied ontwikkelen zij in samenwerking met de luchthaven en andere belanghebbenden (waaronder de provincie Groningen) een integrale en samenhangende ontwikkelingsvisie.

In het ruimtelijk beleid van de provincie is vooralsnog niet expliciet rekening gehouden met de ontwikkeling van grondgebonden grootschalige zonneparken.

Een veld met een grote oppervlakte zonnepanelen (glas en installaties) betekent een ander grondgebruik. Hiermee heeft dit een ruimtelijk impact op de leefomgeving en op de zes kernkwaliteiten van Drentse omgevingsbeleid (landschap, archeologie, cultuurhistorie, natuur, stilte en duisternis en aardkundige waarden).

De provincie heeft een ruimtelijke verkenning (april 2014) uitgevoerd naar zonneparken om de gevolgen voor de kernkwaliteiten te onderzoeken.

In deze ruimtelijke verkenning is voor casestudies een verkenning gemaakt naar wat zonneparken op deze plekken kunnen betekenen. Een van deze plekken is het terrein van GAE. De verkenning heeft een ontwerpend karakter. Aan de hand van enkele ruimtelijke verhaallijnen is gekeken naar de effecten van de zonne-installaties op de omgeving en de kernkwaliteiten.

Conclusie van de casestudie is dat GAE veel potentie heeft voor zonne-energie.

Energiestrategie 2020 en 2050

De provincie Drenthe zet in op het realiseren van een duurzame energiehouding. Er moet minder fossiele energie worden gebruikt, er moet meer hernieuwbare energie geproduceerd worden en fossiele energie moet efficiënter en schoner worden gebruikt. In de Energiestrategie Drenthe heeft de provincie haar ambities en visie nader uitgewerkt.

In de Energiestrategie Drenthe is de actuele situatie beschreven, in verhouding tot de doelstellingen voor 2020 en 2050. Het hoofddoel is minder uitstoot van broeikasgassen maar het gaat ook om energieleveringszekerheid en de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Drenthe met nieuwe werkgelegenheid, nieuwe energielandschappen, nieuwe initiatieven van inwoners.

Met betrekking tot zonne-energie bevat de Energiestrategie onder andere de volgende ambities:

- Uitbreiding van de oppervlakte zonnepanelen op geschikte daken tot 100 ha en tot 200 ha met wijziging van landelijke regels. Eventuele aanleg op maaiveld ('zonneakker' of 'zonneweide') onder voorwaarden in nader aan te wijzen gebieden;
- Beleidsplan met onder andere doelstellingen en ruimtelijk kader;
- Aanleg stimuleren door het mede organiseren van het uitwisselen van informatie, visie uitdragen, voorbeeldprojecten, overleg, kennis inbrengen, verbindingen organiseren etc.

Regiovisie Groningen-Assen 2030

De Regiovisie Groningen-Assen 2030 (juni 1999) geeft de langetermijnvisie op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen weer. Deze regio vervult een motorfunctie binnen het Noorden op het gebied van werkgelegenheid, onderwijs, woningbouw, voorzieningen, vervoersverbindingen en cultuur. In 2013 heeft de stuurgroep van de Regio Groningen - Assen de Actualisatie Regiovisie "Veranderende context, blijvend perspectief" vastgesteld.

In deze geactualiseerde regiovisie zijn drie speerpunten vastgelegd, die de samenwerking in de regio nieuwe inhoud geven en het profiel van de regio versterken:

1. Het economisch kerngebied verder ontwikkelen.
2. De interne samenhang tussen steden en regio versterken.
3. De kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

Afweging

Het planvoornemen is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de provincie Drenthe.

3.3

Gemeentelijk beleid

Structuurplan

De gemeente Tynaarlo heeft voor haar grondgebied een structuurplan opgesteld (vastgesteld 10 oktober 2006). Het Structuurplan is kaderstellend en initiërend voor het ruimtelijk beleid. Tevens dient het als communicatiemiddel richting de bevolking betreffende toekomstige veranderingen en koersbepaling.

In het ruimtelijk beleid van de gemeente is vooralsnog niet expliciet rekening gehouden met de ontwikkeling van grondgebonden grootschalige zonneparken.

In het Collegeprogramma 2014-2018 wordt wel aandacht besteed aan het belang van besparen en verstandig omgaan met energie. Initiatieven die bijdragen aan de duurzaamheid worden door de gemeente ondersteund. Duurzaamheid is tevens de rode draad bij het streven naar samenhang in het lokale omgevingsbeleid. De gemeente bevordert innovatie en groene projecten.

Landschapsontwikkelingsplan

De gemeente Tynaarlo heeft een Landschapsontwikkelingsplan (hierna te noemen LOP) opgesteld (vastgesteld 8 december 2009). Dit LOP is een sectorale uitwerking van het hiervoor genoemde structuurplan wat betreft het onderdeel landschap en natuur.

Het vliegveld wordt in het LOP beschouwd als een vaststaand gegeven. Het LOP zet wel in op de versterking van de landschappelijke kwaliteit van de omgeving van het vliegveld en de aangrenzende bloemenveiling.

Ten behoeve van de baanverlenging is een compensatieplan en inrichtingsplan opgesteld. Dit plan had als doel de negatieve effecten van de baanverlenging op natuur en landschap te minimaliseren of te compenseren.

Enkele onderdelen/elementen uit dit compensatieplan zijn op basis van het LOP geoptimaliseerd en in overeenstemming gebracht met de kaders, uitgangspunten en van toepassing zijnde landschapstypen.

Afweging

Het planvoornemen is in overeenstemming met het ruimtelijk beleid van de gemeente Tynaarlo.

4.1

Milieu zoning

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk.

Het zonnepark vormt geen milieuhinderlijke bedrijfsactiviteit in termen van milieu zoning. Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieu zoning de ontwikkeling niet in de weg staat.

4.2

Veiligheid

De Wet luchtvaart en de Wet Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens bevatten regels die de milieuruimte en externe veiligheidsruimte van luchthavens bepalen, zowel voor het gebruik van de luchthaven door vliegverkeer als voor de ruimtelijke indeling van het gebied in de nabijheid van luchthavens.

Het zonnepark is geen kwetsbaar of bekend kwetsbaar object in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (er zijn geen personen aanwezig). Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn dan ook geen belemmeringen aan de orde.

EXTERNE VEILIGHEID

Er is geen (inter)nationale regelgeving van kracht waarin is aangegeven hoe moet worden omgegaan met de toepassing van zonnecollectoren op en rondom luchthavens. Europese wetgeving op dit vlak is in voorbereiding.

REFLECTIE

Er is wel een ministeriele richtlijn 'toepassing van zonnecollectoren op en rond luchthavens' (2011) beschikbaar. Deze richtlijn wordt toegepast op onderhavig plan. Nadere afstemming vindt plaats met de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Het project ligt op enige afstand van de weg. Door de landschappelijke inpassing van het vliegveld zal van lichtreflectie voor het autoverkeer geen sprake zijn. Er zijn daarnaast geen wegen loodrecht op het zonnepark gericht. Waardoor reflectie van autolicht ook niet aan de orde is.

Voor het vliegverkeer naar Groningen Airport Eelde, geldt dat de vliegroutes niet over het zonnepark heen lopen. De zonnepanelen worden evenwijdig aan de start- en landingsbaan geplaatst en kennen hoofdzakelijk een oostwest-

opstelling waardoor eventuele weerkaatsing van zonlicht van de baan af plaatsvindt. Lichtreflectie voor vliegtuigen wordt met de gekozen opstelling dan ook niet verwacht.

Verder is de weerkaatsing van licht sterk afhankelijk van het type zonnepaneel dat wordt toegepast. Op grond van voornoemde ministeriele richtlijn worden zonnepanelen toegepast die zo weinig mogelijk zonlicht reflecteren.

BRANDVEILIGHEID

In Nederland houdt de brancheorganisatie Uneto VNI zich bezig met de veiligheidsaspecten o.a. rondom zonnepanelen. In 2010 heeft de brancheorganisatie op basis van onderzoek vastgesteld dat de kans op elektrocutie tijdens het blussen door brandweertieners van fotovoltaïsche panelen (PV) nagenoeg 0 is. De norm NEN 1010 voorziet in een aantal voorzieningen o.a. betreffende de bedrijfszekerheid en veiligheid.

Om bij grootschalige installaties, waarin onderhavig plan voorziet, iedere vorm van risico op brand en mogelijke elektrocutie tijdens bluswerkzaamheden te voorkomen, is het mogelijk om een zogenaamde brandweerschakeling te monteren. Deze brandweerschakelaar ontkoppelt de DC-kabel van de zonnepanelen en vergemakkelijkt de brandbestrijding en schadebeheersing. De brandweerschakelaar wordt in de DC-zijde gemonteerd in de directe nabijheid van de zonnepanelen. De zonnepanelen worden automatisch door de onderspanningspoel in de brandweerschakelaar afgeschakeld als de brandweer besluit de netspanning van het gebouw of het zonnepark te onderbreken als er brand woedt of als een lokale PV-uitschakelknop wordt bediend.

4.3

Geluid

Het zonnepark vormt een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Het zonnepark is een type A-inrichting. De inrichting valt daarmee onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit maar er is geen melding of omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu nodig. Op voorhand kan worden geconstateerd dat deze inrichting geen relevante geluidbelasting veroorzaakt. Specifiek geluidsonderzoek is dan ook niet aan de orde.

Het zonnepark is geen geluidgevoelig object, waardoor onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder achterwege blijft.

4.4

Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden

overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Het project gaat in de gebruiksfase niet gepaard met verbranding van (fossiele) brandstoffen. Ook is er geen sprake van een significante verkeersaantrekkende werking. Er vinden enkel verkeersbewegingen plaats in de aanlegfase. In de gebruiksfase vindt incidenteel verkeer plaats die samenhangt met het beheer en onderhoud van het zonnepark. Luchtverontreinigende stoffen zijn daardoor niet aan de orde. Het aspect luchtkwaliteit staat de realisatie van het zonnepark dan ook niet in de weg.

4.5

Waterparagraaf

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Deze waterparagraaf doet verslag van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie, dat wil zeggen voor het grondwater en het oppervlaktewater.

Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: ‘het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten’. Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Hunze en Aa’s.

De waterhuishoudkundige situatie zal door de realisatie van het zonnepark niet wijzigen. Onder de zonnepanelen wordt geen gesloten verharding aangelegd; het regenwater kan onbelemmerd infiltreren. Compensatie van verharding is daardoor ook niet aan de orde. De panelen en de constructie wordt uitgevoerd van niet-uitloogbare materialen.

Het waterschap is geïnformeerd middels de online watertoets.

Advies Waterschap

Het advies van het waterschap wordt te zijner tijd toegevoegd.

4.6

Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet is geregeld hoe met archeologische

vindplaatsen en zichtbare monumenten moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij de planvorming te betrekken.

In mei 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Archeologie vastgesteld. Op de archeologische beleidskaart is het gehele terrein van de luchthaven gevrijwaard van archeologisch onderzoek. Archeologische waarden zijn voldoende onderzocht en vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig plan.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorie gaat over de geschiedenis van de gebouwde omgeving, de landschappen, tradities en de verhalen die erbij horen. Sinds 1 januari 2012 is de gemeente wettelijk verplicht om cultuurhistorische belangen mee te wegen in ruimtelijke vraagstukken.

De gemeente heeft ten behoeve van het aspect cultuurhistorie de Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024 vastgesteld. Het doel van deze visie is het borgen van cultuurhistorisch erfgoed. De gemeente heeft het waarborgen van het erfgoed en de ruimtelijke identiteit van Tynaarlo samengevat in één centrale boodschap: de gemeente wil historische structuren en karakteristieken herkenbaar houden, de kwaliteit bewaken en de historische gelaagdheid in acht nemen.

Op de cultuurhistorische beleidswaardenkaart is het plangebied aangeduid als “lage waarde”. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt gestreefd naar een sterke verbetering van ruimtelijke kwaliteit.

4.7

Flora en fauna

WET- EN REGELGEVING

Voor de ruimtelijk procedure is het conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) noodzakelijk aandacht te besteden aan de natuurwetgeving en -regelgeving. Er dient onder meer aangegeven te worden of er als gevolg van de plannen vergunningen of ontheffingen noodzakelijk zijn en zo ja of deze verkregen kunnen worden.

NATUURWAARDEN

Met betrekking tot bovenstaande is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd (Advies Natuurwaarden zonne-akker op terrein Groningen Airport Eelde, BügelHajema Adviseurs, 18 mei 2015). Dit onderzoek heeft behalve op het plangebied, ook betrekking op de aanleg van zonnepanelen langs de randen van de start- en landingsbanen.

Het onderzoek bestaat uit een literatuuronderzoek en een veldbezoek en gaat zowel in op soortbescherming) als op gebiedsbescherming. De conclusies worden hieronder beschreven.

4.7.1

Gebiedsbescherming

In de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) is de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden bundelt. Hierin zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de verwerkt. Onder deze wet zijn drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands. Verder is deze wet de basis voor het nationale Natuurbeleidsplan waarin de Ecologische Hoofdstructuur is geregeld.

NATUURBESCHERMINGS-
WET 1998

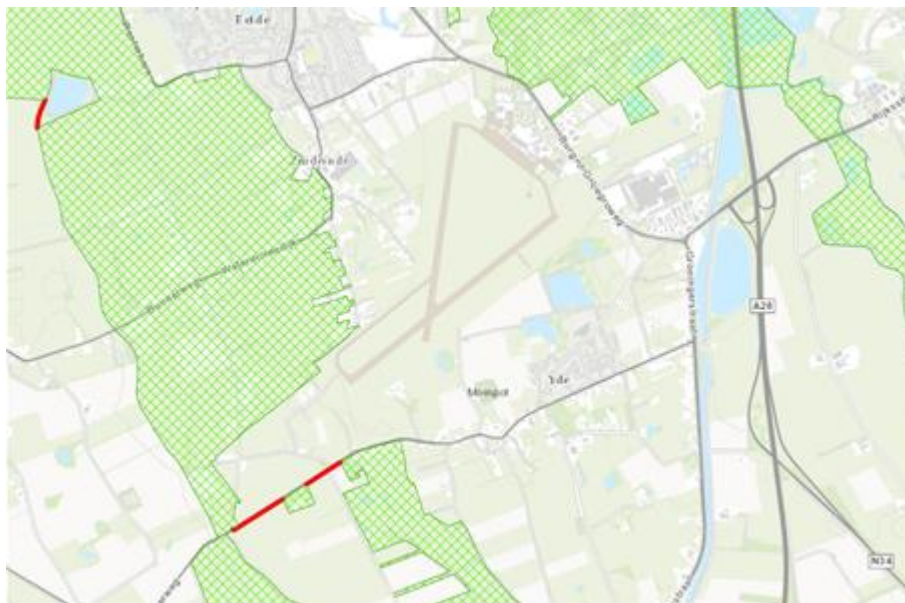
Het plangebied is geen onderdeel van en grenst niet aan een beschermd gebied in het kader van de Nbw 1998. Op een afstand van ongeveer 1,5 kilometer ten oosten van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Drentsche Aa-gebied. Andere beschermde gebieden liggen op een grotere afstand.

Gezien de terreinomstandigheden en ligging van het plangebied (ten opzichte van beschermde gebieden) en de aard van de ontwikkeling worden met betrekking tot het voorgenomen plan op voorhand geen negatieve effecten op beschermde natuurgebieden verwacht. Het plan heeft in het kader van de Nbw 1998 geen negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van natuurlijke habitats en soorten.

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het nationale natuurbeleid. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de provinciale EHS is voor provincie Drenthe uitgewerkt in de Omgevingsvisie Drenthe en de bijbehorende Provinciale omgevingsverordening Drenthe (provinciaal ruimtelijk natuurbeleid).

ECOLOGISCHE HOOFD-
STRUCTUUR

Het plangebied is geen onderdeel van de EHS, maar grenst wel aan de EHS. Nabij het plangebied loopt daarnaast een ecologische verbindingszone (EVZ). Deze EVZ is nog niet gerealiseerd. In onderstaande figuur is de ligging van deze gebieden nabij het plangebied weergegeven.



Detail kaart Herijking EHS 2014: EHS (groene vlakken) en nog EVZ (rode lijnen)

In het kader van de baanverlenging zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente en GAE over het beheer van de graslanden en de mogelijkheid voor migratie van dieren. Deze afspraken staan los van de getroffen mitigatie- en compensatiemaatregelen in verband met de baanverenging.

De aanleg van zonnepanelen in de driehoek tussen taxi-, start- en landingsbaan en het luchthavenplatform heeft geen gevolgen voor de migratiemogelijkheden van dieren. De afspraken over het beheer van de graslanden worden herzien.

De activiteit is daarmee op het punt van natuur niet in strijd met de Provinciale omgevingsverordening Drenthe.

4.7.2

Soortenbescherming

FLORA- EN FAUNAWET

Achter de Flora- en faunawet (Ffw) staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende beschermde dieren en planten en hun leefomgeving. Beschermde soorten worden opgesomd in de 'lijsten beschermde inheemse planten- en diersoorten'. De Algemene Maatregel van Bestuur ex artikel 75 van de Ffw van 23 februari 2005, kent een driedeling voor het beschermingsniveau van planten- en diersoorten, hierna te noemen: licht beschermd, middelzwaar beschermd en streng beschermd. De inheemse vogelsoorten hebben een eigen afwijkend beschermingsregime; ze vallen zowel onder het middelzware als strenge beschermingsregime.

Rond de twee start- en landingsbanen van GAE liggen brede stroken grasland. Het gaat hierbij om voedselrijk, relatief droog en deels kruidenrijk grasland op een zandgrond. De bodem van het zuidwestelijke deel is ten behoeve van de

realisatie van de baanverlenging enige jaren terug sterk vergraven (o.a. voormalige woonerven en boomsingels). Ook zijn destijds grote delen binnen de driehoek die wordt gevormd door de start- en landingsbanen opgehoogd met vrijkomende grond (t.b.v. platform). Verder is het relevant op te merken dat grote delen van het terrein zijn gedraineerd. De drainage watert af op sloten die in het grasland zijn gelegen.



Impressie luchthaventerrein met op de achtergrond de bebouwing van GAE

Het grasland op het luchthaventerrein kent twee beheertypes:

1. Het grasland nabij de start- en landingsbanen kent een vrij extensief beheer waarbij eenmaal per jaar gier wordt uitgereden en tweemaal per jaar wordt gemaaid en het maaisel wordt afgevoerd. Dicht op de verhardingen wordt een strook gras 20 maal per jaar gemaaid.
2. Het grasland langs de randen van het terrein wordt verschaald en heeft een beheer dat gericht is op botanisch waardevol hooiland. Voor het tweede jaar wordt dit deel niet meer bemest. Het maaibeheer wordt afgestemd op de grasgroei. Het ligt in de bedoeling om dit deel uiteindelijk eenmaal per jaar te maaien waarbij het maaisel wordt afgevoerd.

Onderhavig plangebied valt onder het eerste beheertype.



Links extensief beheer (half juli gemaaid) en rechts intensief beheer (begin zomer gemaaid)

Engels raaigras domineert naast gestreepte witbol en gewoon struisgras. In het extensief beheerde grasland staan verder soorten als duizendblad, gewoon biggenkruid, gewone engelwortel, paardenbloem, ridderzuring en smalle weegbree. In het schraalgrasland staan verder soorten als akkerdistel, boerenwormkruid, brede weegbree, gewone margriet, rode klaver, vogelwikke, wilde peen en witte klaver. Door de korte ontwikkelingsduur heeft zich hier nog geen hoogwaardige schrale vegetatie ontwikkeld.

Beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden hier voornamelijk nog niet verwacht. Door egale en open karakter heeft het gebied voornamelijk een lage waarde voor grondgebonden dieren en in de omgeving is veel grasland aanwezig. Binnen het plangebied wordt de aanwezigheid van enkele op basis van de Ffw licht beschermde soorten verwacht. Het betreft hier soorten zoals bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, gewone pad, huisspitsmuis en veldmuis. Het plangebied vormt verder een wel een geschikt broedgebied voor enkele weidevogelsoorten. Alle inheemse vogelsoorten zijn streng beschermd.

Het plangebied vormt een onderdeel van het foerageergebied van vleermuizen, zoals laatvlieger. Alle vleermuissoorten zijn streng beschermd. Vleermuizen foerageren tot op verschillende kilometers afstand van hun verblijfplaats.

Bij het aanbrengen van de zonnepanelen en het anderszins bewerken van de grond zullen verblijfplaatsen van een aantal licht beschermde diersoorten worden vernield en/of verwijderd (artikel 11 Ffw). Ook kunnen bij de werkzaamheden individuen worden verwond en/of gedood (artikel 9 Ffw). De soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de vrijstellingsregeling. Voor deze categorie hoeft dan ook

geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht van de Ffw.

Onder de zonnepanelen ontwikkelt zich een grasvegetatie. Voor soorten zoals gewone pad en muizen zal daarmee leefgebied aanwezig blijven.

Indien inrichtingswerkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd kunnen in gebruik zijnde nesten van vogels (in de directe omgeving van het plangebied) worden verstoord en vernietigd. Het is verboden nesten van vogels (indien nog in functie) te verstoren of te vernietigen (artikel 11 en 12 van de Ffw). Daarom dient bij de plannings van en gedurende de uitvoering van de werkzaamheden rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen van vogels dient te worden voorkomen. Voor de in het plangebied te verwachten vogelsoorten kan dit plaatsvinden door werkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Fwd. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Onder de zonnepanelen ontwikkelt zich een grasvegetatie. Voor soorten zoals scholekster en graspieper zal daarmee onder de zonnepanelen broedgebied aanwezig blijven.

Negatieve effecten op vleermuizen worden niet verwacht. Er zijn geen verblijfplaatsen of vliegroutes in het geding en er blijft een ruim aanbod aan foerageergebied (in de omgeving) aanwezig.

Uit het onderzoek naar effecten op beschermde natuurwaarden blijkt dat de aanwezige natuurwaarden geen belemmeringen vormen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

UITVOERBAARHEID

4.8

B o d e m

Bodemvervuiling kan een rol spelen bij de totstandkoming van nieuwe ontwikkelingen. De tijd dat elke vervuiling moest worden aangepakt, ligt achter ons. Belangrijkste criterium hierbij is of de vervuiling zodanig is dat er sprake is van risico's voor gezondheid of milieu. In de praktijk blijken er vrijwel nooit risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's (verspreiding en ecologie) komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat eventuele vervuilingen afstemming vereisen met bepaalde ontwikkelingen.

Op dit moment is er sprake van een omslag van saneren naar beheren en behoeven alleen de zogeheten 'ernstige vervuilingen' in meer of mindere mate aangepakt te worden. De maatregelen worden daarbij afgestemd op de functie. Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is

aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Het zonnepark wordt gevormd door bouwwerken, waar geen personen verblijven. Daarnaast zijn er geen grootschalige bodemingrepen aan de orde, waardoor grond moet worden afgevoerd of iets dergelijks. Bovendien worden, gelet op het huidige gebruik als vliegveld/grasland, ernstige verontreinigingen niet verwacht. De kwaliteit van de bodem staat daardoor de uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning niet in de weg.

4.9

Vormvrije m.e.r.

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling.

Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Realisatie van projecten met zonne-energie worden niet in het Besluit milieueffectrapportage genoemd. Wel leidt het project tot de herinrichting van een stuk landelijk gebied. Het project blijft echter ruimschoots onder de drempelwaarde voor landinrichtingsprojecten uit het Besluit mer (125 hectare).

Gelet op de omvang van het totale project (50 ha), de kenmerken van het project (zonnepark) en de aard van de effecten (zeer beperkt), wordt geconcludeerd dat het uitvoeren van een mer-beoordeling of het doorlopen van een mer-procedure niet aan de orde is.

E c o n o m i s c h e u i t v o e r b a a r h e i d

5

Er zijn geen gemeentelijke kosten (met uitzondering van de kosten voor het in procedure brengen van de omgevingsvergunning) aan het plan verbonden. De kosten die de gemeente maakt voor de procedure kunnen worden gedekt uit de leges.

Gelet op de aard en omvang van het planvoornemen kan een exploitatieplan achterwege blijven. De kosten voor de uitvoering van het planvoornemen en daarmee samenhangende kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft een overeenkomst “vrijwaring planschade” ondertekend en heeft zich ook door ondertekening van een overeenkomst richting de gemeente verbonden de leges te betalen.