



College van Burgemeester en wethouders gemeente Tynaarlo

Vergadering d.d. Agendapunt:	19 april 2022	Zaaknummer:	1286656
Portefeuillehouder(s)	: R.A. Kraaijenbrink	<input type="checkbox"/> Openbaar	<input checked="" type="checkbox"/> Besloten
Team	: Team Ruimte en Duurzame Ontwikkeling		
Adviseur	: C.M. Lubbinge	Toestelnummer [Nr.]	806
Collegevoorstel besproken in PHO van:	R.A. Kraaijenbrink	D.d.	14 maart 2022

Onderwerp

Verzoek vlekkenplan luchthaventerrein GAE

Samenvatting

De directie van GAE heeft de ambitie om in 2030 dé duurzame luchthaven te zijn, met elektrisch vliegen en waterstof als speerpunten. Dat heeft gevolgen voor de ruimtelijke inrichting van het luchthaventerrein. GAE wil haar plannen verder uitwerken en heeft daarom het college gevraagd om een principe uitspraak te doen over een vlekkenplan waarin de toekomstige ontwikkelingsrichting van het luchthaventerrein is opgenomen.

Kortgezegd omvat het plan de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein (park Bravo) nabij de oude start- en landingsbaan met luchthaven gebonden bedrijvigheid en een aantal kleinere ontwikkelingen zoals een andere uitwerking van het (nog niet gerealiseerde) cargo-terrein, een hotel en waterstoftankstation op het voorterrein van de luchthaven.

De ontwikkeling vindt grotendeels plaats binnen de (planologische) begrenzing van het luchthaventerrein. De aard en omvang van deze plannen maakt dat niet uit te sluiten valt, dat dit nadelige effecten heeft op het omringende landschap. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal daarom om een goede ruimtelijke en landschappelijk inpassing worden gevraagd. Eventuele nadelige effecten van de ruimtelijke ingrepen/activiteiten op de aanwezige natuur-, en landschapswaarden moeten zoveel mogelijk worden voorkomen, dan wel worden gecompenseerd met vergelijkbare toegevoegde waarden.

Voorstel

Het college besluit m.u.v. de bouw van bedrijfswoningen op het vliegveldterrein, een positieve grondhouding aan te nemen betreffende het ingediende vlekkenplan voor de ontwikkeling van luchthaven gebonden bedrijvigheid op een nieuw op te richten bravo-terrein binnen de huidige begrenzing van het vliegveld en tevens een andere invulling van het cargo-terrein mits:

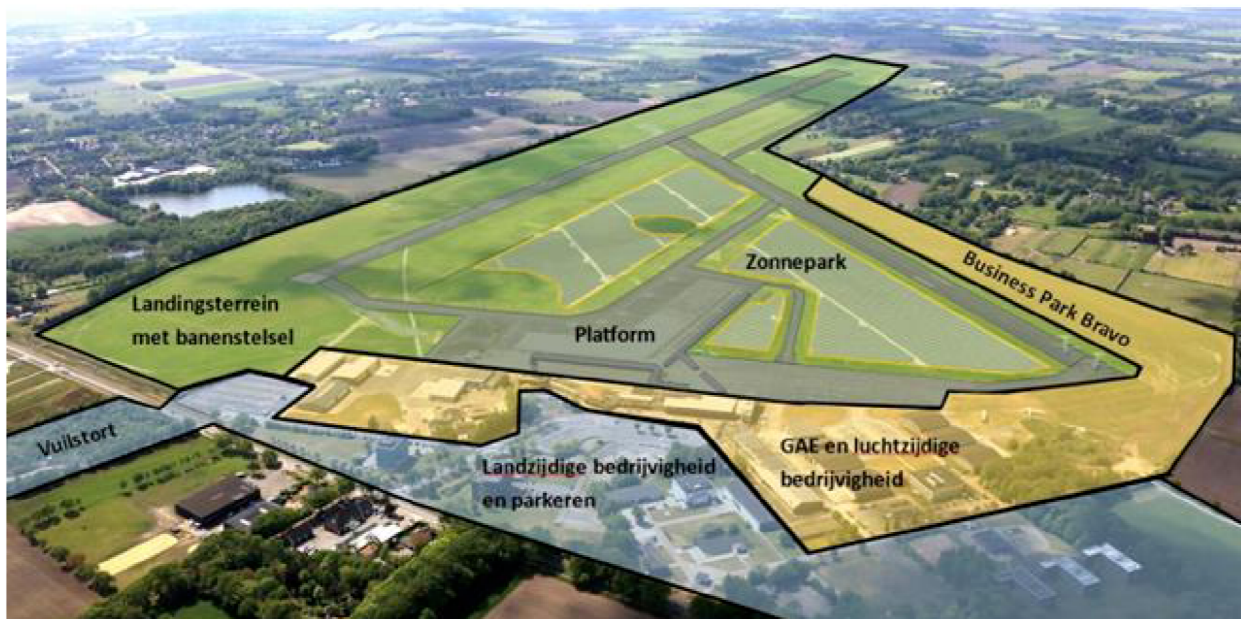
- De plannen worden uitgewerkt met oog voor een goede ruimtelijke kwaliteit en een goede landschappelijke inpassing,
- Er in een vroeg stadium van het planproces een participatietraject met de omgeving wordt opgestart.

TOELICHTING B&W-ADVIES

1. Inleiding en perspectief

De directie van luchthaven Groningen Airport Eelde heeft een principeverzoek ingediend voor de verdere ontwikkeling van het vliegveld. Daarin wordt een presentatie gegeven van de laatste inzichten voor de inrichting van het terrein. Hierbij wordt gerefereerd aan visies over de ontwikkeling van GAE, waarvan met name de ontwikkelvisie luchthavenomgeving GAE en de visie van de gemeente (2014) relevant zijn. Voor de in het verzoek genoemde quickscan en het eerder ingediende vlekkenplan (2019) is geen formeel standpunt ingenomen.

De luchthaven maakt onderscheid tussen luchtzijdige bedrijvigheid en landzijdige bedrijvigheid. Voor de laatste is (directe) toegang tot het platform niet noodzakelijk. Hieronder volgt een overzicht van de plannen op deze delen van de luchthaven.



Luchtzijdige bedrijvigheid

Hiervoor is in zijn algemeenheid (landelijk) maar weinig ruimte beschikbaar. Het vliegveld wil hier op in gaan zetten met de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein 'Bravo'. Dit bestaat uit:

- Ontwikkelen terrein t.b.v. bedrijvigheid die toegang tot het banenstelsel nodig heeft,
- Eventueel oprichten van bedrijfswoningen op een klein deel van dit terrein.

Voor het creëren van bedrijvigheid die toegang nodig heeft tot het banenstelsel op het Bravo-terrein wordt de oude start- en landingsbaan (01-19) buiten gebruik gesteld. Voor het gebruik van de baan als taxibaan dient een contour van 43,5 meter tot de as van de baan onbebouwd te blijven. Hiermee wordt voldaan aan de veiligheidseisen zoals vastgelegd in de Regeling Burgerluchthavens. Het buiten gebruik stellen van de baan anders dan als taxibaan dient in een te nemen luchthavenbesluit te worden geregeld.

Landzijdige bedrijvigheid

Hier wordt geen directe verruiming van de bebouwingsmogelijkheden gevraagd. Een aantal bouwblokken zijn nog niet ingevuld. Met name voor deze bouwblokken wordt een verruiming van de bestemmingsplan mogelijkheden gevraagd, t.b.v. het onderbrengen van bedrijvigheid en eventueel een hotelfunctie (zichtlocatie Burgemeester Legroweg).

Daarnaast zet het vliegveld in op duurzaamheid, zowel met de realisatie van zonne-carports op parkeerterreinen als de ontwikkeling van een waterstof tankstation.

Samenvattend bestaat het plan uit:

- c. Ontwikkelen hotelfunctie (eventueel op termijn bij verdere groei van het aantal passagiers)
- d. Ontwikkelen zonne-carports (afzonderlijk project)
- e. Ontwikkelen waterstof-tankstation
- f. Ontwikkelen parkeerterrein op voormalige vuilstortplaats (eventueel op termijn bij verdere groei van het aantal passagiers)
- g. Ontwikkelen cargo-terrein met kantoorfuncties

Voor bovenstaande planonderdelen geldt dat deze niet passen binnen de huidige beheersverordening voor het vliegveld. Er is wel een hotelfunctie toegestaan, waarbij afhankelijk van andere ontwikkelingen mogelijk beperkingen kunnen ontstaan. Voor het deel waar het Bravo-terrein ontwikkeld wordt, geldt nog geen specifieke bestemming. Er zijn voor het overige op het voorterrein een aantal bouwblokken nog niet ingevuld. Kantoorfuncties zijn slechts beperkt op het voorterrein toegestaan.

2. Argumenten

De luchthaven moet worden beschouwt als een belangrijk economische functie in de regio. De ambitie van Groningen Airport Eelde om zich te ontwikkelen tot duurzame, groene luchthaven en voorloper te worden bij het ontwikkelen en toepassen van duurzame innovaties in de luchtvaart, zoals emissie loos transport verdient ondersteuning. In het concept van de omgevingsvisie is aangegeven dat de luchthaven en de omgeving zich verder kan ontwikkelen als een economische werklocatie.

De in het vlekkenplan aangegeven ontwikkelingen, aangegeven met a t/m g worden hieronder beargumenteerd.

- a. *Er is onder voorwaarden ruimte voor de ontwikkeling van luchtzijdige bedrijvigheid op een nieuw te ontwikkelen Bravo-terrein*

Voor de luchtzijde bedrijvigheid (Bravo-terrein) geldt dat men een aantal bedrijfsgebouwen op wil richten, met een maximale hoogte van circa 25-30 meter. Het is niet duidelijk welke milieucategorie bedrijvigheid wordt toegevoegd. De locaties liggen op minimaal 100 meter van nabijgelegen woningen. Voor een aantal bedrijfslocaties bedraagt dit circa 300 meter.

Minimale voorwaarden:

- Afhankelijk van de milieucategorie kunnen de mogelijkheden nader onderzocht worden. De woningen in de nabijheid van de luchthaven dienen geen overlast te hebben van de bedrijvigheid,
- Er dient een goede landschappelijke inpassing van deze ontwikkeling plaats te vinden, conform de uitgangspunten voor een dergelijke ontwikkeling in het Landschapsontwikkelingsplan,
- De behoefte voor dergelijke bedrijvigheid dient aangetoond te worden,
- Er wordt alleen bedrijvigheid toegestaan die functioneel verbonden is met het vliegveld,
- De korte start- en landingsbaan (01-19) dient conform het te nemen luchthavenbesluit buiten gebruik te worden gesteld.

- b. *De ontwikkeling van bedrijfswoningen op het nieuw op te richten Bravo-terrein is niet kansrijk*

Het oprichten van bedrijfswoningen op het GAE terrein is niet kansrijk. Hoewel de geluidscontour wellicht aangepast kan worden als de oude landingsbaan buiten gebruik genomen wordt, is het vliegveld in beginsel geen goede woonomgeving. Er ontbreekt ook een noodzaak om bedrijfswoningen op het vliegveld op te richten.

- c. Voor de ontwikkeling van zonnecarports is een afzonderlijk verzoek ingediend en een principe standpunt ingenomen (d.d. 09-11-2021)*

Voor de oprichting van zonne-carports op twee verschillende parkeerterreinen geldt een afzonderlijke aanvraag. Hier is door het college op 9 november 2021 een positief principe-standpunt over ingenomen, waarnaar wordt verwezen.

Minimale voorwaarde:

- Een goede ruimtelijke inpassing van een zonne-carport op het voorterrein.

- d. Er is onder voorwaarden ruimte voor een hotelfunctie op het voorterrein GAE*

Voor een hotelfunctie geldt dat er sprake is van een toekomstige mogelijkheid bij een groei van het aantal passagiers deze functie toe te voegen. Binnen de huidige bestemming 'Bedrijventerrein-luchthaven' is er ruimte voor een hotelfunctie. Bij het ontwikkelen van functies (zoals een waterstoftankstation) dient er wel rekening te worden gehouden met een hotelfunctie op het vliegveld.

- e. Voor het ontwikkelen van een waterstoftankstation is nadere informatie nodig om een standpunt te bepalen*

Voor het ontwikkelen van een waterstoftankstation geldt dat de luchthaven daar in eerdere visievorming mogelijkheden heeft gezien. Onduidelijk is wat de risico-contouren van deze voorziening zijn en of deze alleen bereikbaar is vanaf het vliegveld of ook vanaf de Burgemeester Legroweg. Dit plan vraagt om verdere uitwerking.

- f. Voor de ontwikkeling van het vliegveld wordt de huidige begrenzing aangehouden*

Gestreefd wordt naar een compact vliegveld, waarbij de voorgestelde ontwikkelingen dienen te worden geconcentreerd binnen de huidige (planologische) begrenzing van dit vliegveld. Het ontwikkelen van een parkeerterrein op de voormalige vuilstortplaats (overzijde Burgemeester Legroweg) ligt niet op korte termijn voor de hand. Gestreefd wordt naar een optimale benutting van parkeervoorzieningen op het vliegveld. Bovendien is in eerder opgesteld natuurcompensatieplan (2010) t.a.v. de baanverlenging een fauna-passage opgenomen waarvan dit terrein onderdeel uitmaakt.

- g. Er is onder voorwaarden ruimte voor de ontwikkeling van luchthaven gebonden bedrijvigheid/kantoorruimte op het Cargo-terrein*

Het te ontwikkelen Cargo-terrein wordt ingezet voor kantoorfuncties t.b.v. luchthaven gebonden bedrijvigheid. Hierbij wordt dit terrein gezien als een zichtlocatie. In het natuurcompensatieplan Baanverlening Luchthaven Eelde was echter een groenvoorziening om dit terrein gepland. Daarnaast wordt een extra ontsluiting naar de Burgemeester Legroweg aangelegd. Een ontsluiting naar het cargo-terrein is mogelijk, waarbij het aantal ontsluitingen op de Burgemeester Legroweg wel zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Bedrijvigheid die niet functioneel verbonden is met de luchthaven wordt verwezen naar reguliere bedrijfsterreinen in de omgeving.

Minimale voorwaarden:

- Rekening houden met het natuurcompensatieplan 2010 bij de invulling van het Cargo-terrein, waarbij een goede inpassing van dit terrein wordt gevraagd
- Het aantal aansluitingen op de Legroweg beperken (maximaal 2)
- Alleen bedrijven/kantoren toestaan die functioneel verbonden zijn met het vliegveld

3. Kanttekeningen

Visie op invulling terrein in relatie tot omgeving

Het verzoek omvat grootschalige ontwikkelingen in de nabijheid van cultuurhistorische waardevolle gebieden zoals de landgoederenzone en daarnaast de beleving van de dorpsrand (es-grond) tussen Eelde en de luchthaven. Er zal onderzocht moeten worden welke impact een dergelijke ontwikkeling op die gebieden heeft. De aard en omvang van deze plannen maakt dat niet uit te sluiten valt, dat dit nadelige effecten heeft op het omringende landschap. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal daarom om een goede ruimtelijke en landschappelijk inpassing worden gevraagd. Eventuele nadelige effecten van de ruimtelijke ingrepen/activiteiten op de aanwezige natuur-, en landschapswaarden moeten zoveel mogelijk worden voorkomen, dan wel worden gecompenseerd met vergelijkbare waarden.

Dit kan inzichtelijk worden gemaakt met een integrale visie waarbij de landschapszone direct rondom het vliegveld wordt betrokken (met name aan de noordzijde tussen het vliegveld en Eelde). Ontwikkelingen dienen zorgvuldig te worden ingepast. Afhankelijk van de omvang van de ontwikkelingen en de hoogte van de bedrijfsbebouwing kunnen compenserende en mitigerende maatregelen (zie ook de compensatie- en archeologieverordening) gevraagd worden, welke tevens een bijdrage leveren aan collectieve ambities in het deelgebied (Landschapsontwikkelingsplan Tynaarlo). Binnen de gemeente zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden waarbij het vliegveld onderdeel uitmaakt van de Rug van Tynaarlo.

Natuurcompensatieplan 2010

Delen van het natuurcompensatieplan t.a.v. de baanverlenging zijn nog niet uitgevoerd. Het gaat dan met name om boscompensatie t.b.v. de inpassing van het te ontwikkelen Cargo-terrein. Bij het ontwikkelen van dit terrein dient hier invulling aan gegeven te worden. Tevens dienen bij het ontwikkelen van een nieuw (Bravo) bedrijventerrein ecologische waarden in beeld te worden gebracht waarbij bepaald wordt of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Participatie met de omgeving

Gezien de schaal van de plannen en de mogelijke impact op de omgeving is het van belang de omgeving in een vroeg stadium bij de plannen te betrekken. Participatie met de omgeving zal een belangrijk onderdeel in de planvorming van de luchthaven moeten zijn. Door de initiatiefnemer dient daartoe een participatietraject te worden opgestart.

Omgevingsvisie Tynaarlo

In de omgevingsvisie Tynaarlo wordt ruimte geboden voor ontwikkeling van luchthaven gebonden bedrijvigheid op het vliegveldterrein en tevens aandacht gevraagd voor een groene bufferzone tussen Eelde en het vliegveld. De ontwikkeling van luchthaven gebonden bedrijvigheid zorgt voor een verdere verzelfstandiging en daarmee verbetering van het toekomstperspectief en het voortbestaan van het vliegveld. Innovatie en verduurzaming vormen daarin het leidend perspectief. De ontwikkelingen sluiten hier in grote lijnen op aan.

4. Advies

Financiën	Ja <input type="checkbox"/>	Nee <input checked="" type="checkbox"/>

Juridische Zaken	Ja <input type="checkbox"/>	Nee <input checked="" type="checkbox"/>

HRM	Ja <input type="checkbox"/>	Nee <input checked="" type="checkbox"/>
Communicatie	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nee <input type="checkbox"/>
Afgestemd met de afdeling communicatie		
Derden	Ja <input type="checkbox"/>	Nee <input checked="" type="checkbox"/>

5. Uitvoering

De plannen dienen op basis van de genoemde punten in het collegebesluit nader te worden uitgewerkt. Vervolgens kunnen nadere afspraken gemaakt worden over de ruimtelijke procedure. De raad zal vroegtijdig over de plannen worden geïnformeerd.

Alle kosten die ten behoeve van dit initiatief worden gemaakt (waaronder de door de gemeente te maken kosten voor wijziging van het bestemmingsplan) zullen voor rekening van de luchthaven komen. Voorafgaand aan de start van een bestemmingsplanprocedure wordt met de initiatiefnemer een overeenkomst voor kostenverhaal en vrijwaring planschade gesloten.

6. Besloten behandelen

Gezien de impact die het planvoorstel op de omgeving heeft, wordt het collegevoorstel vooralsnog niet openbaar gemaakt. De luchthaven wordt eerst de gelegenheid geboden om de wijze van communicatie over de plannen richting de omgeving nader vorm te geven. Het collegevoorstel zal vervolgens (uiterlijk eind mei) alsnog openbaar worden gemaakt.

7. Bijlage(n)

1 Vlekkenplan GAE