



Provincie Zeeland



Inpassingsplan 'Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland'

Voorontwerp



29 juni 2022

Provincie Zeeland

Inpassingsplan 'Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland'

Voorontwerp

Inhoud

- Toelichting
- Regels
- Geometrische plaatsbepaling (Verbeelding)

werknummer 621.121.20
datum 29 juni 2022
bestand J:\621\121\20\3 Projectresultaat

KuiperCompagnons BV

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
Rotterdam

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel van het inpassingsplan	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	8
1.3	Voorgaande plannen	9
1.4	Relevante plannen en besluiten in de omgeving	12
1.5	Leeswijzer	13
2	M.e.r.-beoordelingsbesluit	14
2.1	Inleiding	14
2.2	Kader	14
3	Planbeschrijving	16
3.1	Bestaande situatie	16
3.2	Ontwikkelingen	27
	3.2.1 Algemeen	27
	3.2.2 Luchthavenbesluit 2022 – Baanrotatie en baanverplaatsing	28
	3.2.3 Aanverwante wijzigingen zonder doorwerking in inpassingsplan	31
	3.2.4 Ruimtelijke inpassing	31
3.3	Juridische aspecten	32
3.3.1	Planmethodiek	32
3.3.2	Regels	32
3.3.3	Geometrische plaatsbepaling	38
4	Ruimtelijke Ordening	39
4.1	Kader en onderzoek	39
	4.1.1 Nationaal beleid	39
	4.1.2 Provinciaal beleid	43
	4.1.3 Gemeentelijk beleid	51
4.2	Conclusie	53
5	Ecologie	54
5.1	Wettelijk kader	54
5.2	Onderzoek	55
5.3	Conclusie	58
6	Water	59
6.1	Wettelijk kader	59
6.2	Onderzoek	60
6.3	Conclusie	63
7	Archeologie en cultuurhistorie	64
7.1	Archeologie	64
7.1.1	Wettelijk kader	64
7.1.2	Onderzoek	65

7.1.3 Conclusie	66
7.2 Cultuurhistorie	66
7.2.1 Kader	66
7.2.2 Onderzoek	67
7.2.3 Conclusie	68
8 Milieu	70
8.1 Algemeen	70
8.2 Bodemkwaliteit	70
8.2.1 Kader	70
8.2.2 Onderzoek	71
8.2.3 Conclusie	71
8.3 Luchtvaartlawaaai	72
8.3.1 Kader	72
8.3.2 Onderzoek	72
8.3.3 Conclusie	76
8.4 Wegverkeerslawaaai	76
8.4.1 Kader	76
8.4.2 Onderzoek	76
8.4.3 Conclusie	76
8.5 Industrielawaaai	76
8.5.1 Kader	76
8.5.2 Onderzoek	77
8.5.3 Conclusie	77
8.6 Luchtvaartverkeer	77
8.6.1 Kader	77
8.6.2 Onderzoek	77
8.6.3 Conclusie	82
8.7 Luchtkwaliteit	82
8.7.1 Kader	82
8.7.2 Onderzoek	82
8.7.3 Conclusie	83
8.8 Milieuzonering	83
8.8.1 Kader	83
8.8.2 Onderzoek	84
8.8.3 Conclusie	84
8.9 Externe veiligheid	84
8.9.1 Kader	84
8.9.2 Onderzoek	86
8.9.3 Conclusie	89
8.10 Overige belemmeringen	89
8.10.1 Inleidend	89
8.10.2 Onderzoek en conclusie	89
8.11 Explosieven	89
8.11.1 Kader	89
8.11.2 Onderzoek	90
8.11.3 Conclusie	91

8.12	Duurzaamheid	91
8.12.1	Kader	91
8.12.2	Onderzoek	92
8.12.3	Conclusie	93
9	Uitvoerbaarheid	94
9.1	Economische uitvoerbaarheid	94
9.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	94
9.3	Handhavingaspecten	95
10	Procedure	96
10.1	Vorbereidingsfase	96
10.2	Ontwerpfase	96
10.3	Vaststellingsfase	97

Separate bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1: Mer besluit provincie Zeeland en m.e.r. beoordelingsnotitie baanrotatie
- Bijlage 2: Onderzoek Baanrotatie
- Bijlage 3: Milieueffecten Baanrotatie
- Bijlage 4: Quick scan Wet natuurbescherming
- Bijlage 5: Aeries berekening
- Bijlage 6: Aanvullend onderzoek Wet natuurbescherming
- Bijlage 7: Vooronderzoek Conventionele Explosieven (CE)



Afbeelding 1.1.: ligging baanrotatie inpassingsplan "Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland" op de grens tussen Walcheren en Zuid-Beveland

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het inpassingsplan

Aan de Calandweg te Arнемuiden ligt vliegveld Midden-Zeeland, in beheer en eigendom van Zeeland Airport bv. De bij de huidige start- en landingsbaan behorende aanvliegroutes voor de toegestane gemotoriseerde vliegtuigen liggen met een speciale bocht over het grote recreatiegebied Oranjeplaat. Dit heeft als gevolg dat gemotoriseerde vluchten leiden tot ongewenste geluidsoverlast en onnodige externe veiligheidsrisico's.

In de Gebiedsvisie Rondom het Veerse Meer uit 2004 werd al onderkend door betrokken overheden en partijen dat de hindercontouren van vliegveld Midden-Zeeland een optimale invulling van andere functies in het recreatiegebied Oranjeplaat in de weg staan. Zeeland Airport bv, eigenaar van vliegveld Midden-Zeeland, heeft in het verleden een concreet voorstel uitgewerkt om de start- en landingsbaan van het vliegveld te verplaatsen en te draaien. Omdat er zowel bij overheden als de eigenaar geen middelen voor realisatie van een baanaanpassing beschikbaar waren en deze aanpassing voor het vliegveld ook niet leidt tot extra inkomsten of besparingen, is dit voorstel indertijd niet verder uitgewerkt.

Vanwege de genoemde redenen, namelijk de grotere veiligheid van de aanvliegroutes, de leefbaarheid van de recreatievoorzieningen en het verlagen van de geluidbelasting in de omgeving, heeft de gemeente Middelburg het initiatief genomen om de vliegtuigroutes rondom vliegveld Midden-Zeeland alsnog te verleggen. De doorontwikkeling van het naastgelegen Waterpark Veerse Meer heeft in dat kader gewerkt als katalysator.

Aan de hand van het concrete voorstel van Zeeland Airport bv wordt een grotere veiligheid van de aanvliegroutes bewerkstelligd, waarbij vliegtuigen niet meer met de speciale bocht hoeven aan te vliegen. Ook wordt het recreatiegebied Oranjeplaat ontzien qua geluid en vliegen de vliegtuigen niet meer direct over de vakantiewoningen en chalets. De bescherming van de natuurwaarden van het Veerse Meer komt niet in het gedrang.

Gedurende de planvorming richting het voorstel zijn de afgelopen jaren verschillende varianten getoetst op milieueffecten en de vliegveiligheid. Het optimale resultaat is op basis van de beschikbare ruimte, effecten op de omgeving en de vliegveiligheid bepaald. Het concrete voorstel betreft een baanrotatie van circa 22° tegen de klok in, een verplaatsing van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten en het vergroten van het vliegcircuut. Hiermee is de speciale bocht in de vliegroute over het recreatiegebied Oranjeplaat niet meer nodig. Ook is in deze plannen de locatie van de helikopterspot geoptimaliseerd.

Om de baanaanpassing mogelijk te maken heeft Zeeland Airport bv op 12 mei 2022 een aanvraag tot wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland bij de provincie Zeeland (bevoegd gezag ten aanzien van wijzigen Luchthavenbesluit) ingediend. Hierbij worden de hindercontouren rond het vliegveld aangepast aan de nieuwe situatie na de baanrotatie en –verplaatsing, zoals de ligging van hoogtebeperkingsvlakken die de operatie van het vliegveld beschermen tegen obstakels in de omgeving. Bij deze aanvraag hoort ook de optimalisatie van de helikopterspot.

Voorafgaand aan het indienen van een aanvraag tot het wijzigen van het luchthavenbesluit dient ingevolge artikel 7.27, eerste lid, van de Wet milieubeheer te worden beoordeeld en besloten of er een milieueffectrapportage (MER) moet worden opgesteld. Provinciale Staten (PS) van de provincie Zeeland hebben op 29 mei 2020 besloten dat er geen MER opgesteld hoeft te worden inclusief het doorlopen van de bijbehorende procedure, omdat op basis van onderzoek is geconcludeerd dat met het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan in combinatie met het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot, zoals aangevraagd in het kader van de wijziging voor het luchthavenbesluit, zorgt voor gewijzigde hindercontouren op het grondgebied van de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Veere en Vlissingen. Derhalve hebben de betrokken gemeentes op 17 juli 2020 bij de provincie gezamenlijk een aanvraag ingediend voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), om de baanrotatie juridisch-planologisch mogelijk te maken. Provinciale Staten hebben op 5 februari 2021 daaromtrent positief besloten om medewerking te verlenen aan een juridisch-planologische procedure voor een PIP. Voorliggend inpassingsplan geeft hier invulling aan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Vliegveld Midden-Zeeland is gelegen aan de Calandweg 36 te Arnemuiden, in het noordoosten van het gemeentelijk grondgebied van Middelburg. Het vliegveld heeft een oppervlakte van 23 hectare en wordt aan de directe noord-, oost- en zuidzijde omgeven door overwegend agrarisch gebied. Aan de westzijde zijn diverse recreatieve functies gevestigd, waaronder het (toekomstige) Waterpark Veerse Meer, het Fletcher hotel, jachthaven Oranjeplaat, recreatiegebied Oranjeplaat en kampeerboerderij De Kruitmolen. Verder ten noorden en noordwesten van het vliegveld liggen het Veerse Meer en de natuurgebieden rondom 'De Piet'. Aan de zuidzijde liggen de rijksweg A58, de provinciale weg N665, het spoor tussen Vlissingen en Roosendaal en de kern Lewedorp.

Enkel op de gronden waar de oude en nieuwe start- en landingsbaan en helikopterspot zijn gesitueerd, vindt een wijziging van de enkelbestemming plaats. Deze enkelbestemming komt te liggen binnen het grondgebied van de gemeenten Middelburg en Goes.

Het plangebied van dit inpassingsplan is een stuk ruimer. Rondom het vliegveld liggen diverse belemmeringszones voor onder meer hoogtebeperkingen, geluid en externe veiligheid, die draaien of wijzigen door de beoogde baanaanpassing. Alle gronden waar hindercontouren voor hoogte, geluid en veiligheid worden wegbestemd, danwel worden toegevoegd, zijn meegenomen in dit plan. De plancontour van het inpassingsplangebied wordt gevormd door de grootste beperkingszone, en ligt daarom uitgestrekt over de gemeenten Noord-Beveland, Goes, Borsele, Veere, Vlissingen en Middelburg.

Een nadere toelichting op de diverse hindercontouren is opgenomen in hoofdstuk 3. De omvang van het plangebied van het inpassingsplan is opgenomen in afbeelding 1.2.



Afbeelding 1.2.: ligging van de beoogde baanrotatie in relatie tot het totale inpassingsplangebied. (bron: www.opentopo.nl)

1.3 Voorgaande plannen

Het inpassingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende voorgaande plannen, in volgorde van vaststelling per gemeente:

Gemeente Middelburg

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Buitengebied"	28 september 2009 (gemeenteraad Middelburg)
2	Bestemmingsplan "Oranjeplaat"	24 juni 2013 (gemeenteraad Middelburg)
3	Bestemmingsplan "Waterpark Veerse Meer 2020"	7 juli 2021 (gemeenteraad Middelburg)
4	Bestemmingsplan "Muidenweg 12 Arnemuiden"	3 juli 2019 (gemeenteraad Middelburg)
5	Bestemmingsplan "Het Zilveren Schor"	28 september 2015 (gemeenteraad Middelburg)
6	Bestemmingsplan "Hazenburg 2"	20 april 2015 (gemeenteraad Middelburg)
7	Bestemmingsplan "Arnestein"	22 augustus 2013 (gemeenteraad Middelburg)
8	Bestemmingsplan "Scoutinggebouw Arnemuiden"	21 november 2012 (gemeenteraad Middelburg)
9	Bestemmingsplan "Arnemuiden"	26 april 2010 (gemeenteraad Middelburg)

Gemeente Goes

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Buitengebied 2010"	2 juni 2011 (gemeenteraad Goes)

Gemeente Borsele

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018"	7 februari 2019 (gemeenteraad Borsele)
2	Chw bestemmingsplan "Omgevingsplan Buitengebied Borsele 2018"	1 maart 2018 (gemeenteraad Borsele)
3	Bestemmingsplan "Lewedorp, gedeelte West-Kraaijertpolder, 1e herziening"	1 januari 2011 (gemeenteraad Borsele)
4	Bestemmingsplan "Kern Lewedorp 2009"	16 juli 2009 (gemeenteraad Borsele)
5	Bestemmingsplan "Bedrijventerrein Lewedorp"	28 augustus 2008 (gemeenteraad Borsele)
6	Bestemmingsplan "Lewedorp, gedeelte West-Kraaijertpolder"	3 juni 2004 (gemeenteraad Borsele)
7	Bestemmingsplan "Kern Nieuwdorp"	14 juli 2009 (gemeenteraad Borsele)

Gemeente Noord-Beveland

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2013"	29 augustus 2013 (gemeenteraad Noord-Beveland)

Gemeente Vlissingen

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Zeehaven- en industrieterrein Sloe 2018"	26 april 2019 (gemeenteraad Vlissingen)

Gemeente Veere

	Naam voorgaand plan	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Buitengebied Veere" en diverse navolgende herzieningen	30 mei 2013 (gemeenteraad Veere)

De feitelijke baanrotatie- en verplaatsing, en daarmee de wijziging van enkelbestemmingen, vindt plaats binnen de vigerende bestemmingsplannen:

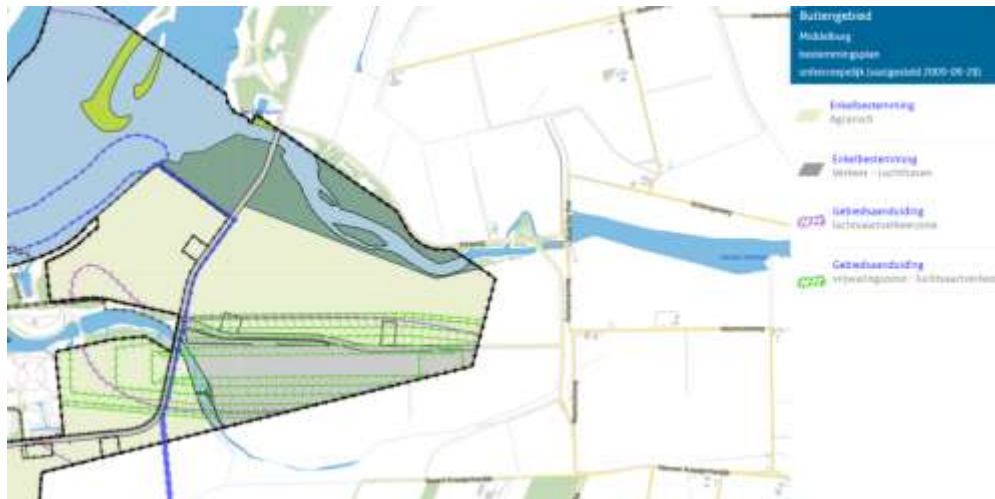
1. 'Buitengebied' (gemeente Middelburg) en
2. 'Buitengebied 2020' (gemeente Goes).

Ad 1)

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' (afbeelding 1.3) van de gemeente Middelburg is vastgesteld op 28 september 2009 en van toepassing op de gehele huidige start- en landingsbaan. De gronden die behoren tot het vliegveld, de voorzieningen en de start- en landingsbaan, zijn voorzien van de enkelbestemming 'Verkeer – Luchthaven'. Parallel met de Calandweg is een langgerekt bouwvlak aanwezig ten behoeve van deze voorzieningen met een maximale goot- en bouwhoogte van resp. 7 en 10 meter. Binnen dit bouwvlak zijn tevens maximaal 2 wooneenheden

toegestaan. De gronden rondom het plangebied zijn als “Agrarisch” bestemd. Verder zijn met gebiedsaanduidingen de diverse beperkingenzones rond het vliegveld opgenomen. Deze contouren zijn overeenkomstig het vigerend luchthavenbesluit. Binnen deze zones gelden beperkingen ten aanzien van veiligheid, geluid en bouwhoogten.

Afbeelding 1.3. geeft de ligging van dit bestemmingsplan weer ter hoogte van het vliegveld.



Afbeelding 1.3.: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied' (gemeente Middelburg) ter hoogte van het vliegveld, bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Ad 2)

Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' van de gemeente Goes is vastgesteld op 2 juni 2011 en is van toepassing op de oost- en zuidzijde van het vliegveld. Deze gronden zijn bestemd als 'Agrarisch' of 'Agrarisch met waarden', met voor een aantal gronden de landschappelijke waarde 'openheid' (afbeelding 1.4). De wegen in het gebied, waaronder de Oranjeplaatweg, hebben de bestemming 'Verkeer'. Aan de zuidzijde van de start- en landingsbaan is een agrarisch perceel mede bestemd voor het landen van parachutisten. Verder gelden ook hier gebiedsaanduidingen ten aanzien van het vliegveld, waaronder beperkingen ten aanzien van veiligheid, geluid en bouwhoogten. De contouren sluiten aan op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Middelburg (afbeelding 1.3). Tot slot is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ter hoogte van de Lemmerkreek, die is gelegen tussen het vliegveld en de Noord Kraaijertsedijk, waarbij de bestemming 'Agrarisch met Waarden' kan worden gewijzigd in 'Natuur' ten behoeve van reservaatvorming en/of natuurontwikkeling.



Afbeelding 1.4.: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied 2020' (gemeente Goes) ter hoogte van het vliegveld, bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Hoewel de juridische regeling qua opzet en naamgeving tussen beide bestemmingsplannen afwijkt, zijn beide regelingen in lijn met het geldend luchthavenbesluit en sluiten derhalve inhoudelijk op elkaar aan.

Strijdigheid planvoornemen

Met de baanrotatie- en verplaatsing zal in de eerste plaats de ruimtelijke inrichting ter plaatse van het vliegveld wijzigen. Op grond van de bestemmingsplannen 'Buitengebied' (gem. Middelburg) en 'Buitengebied 2010' (gem. Goes) zijn de bestemmingen 'Agrarisch', 'Agrarisch met waarden', en 'Verkeer - Luchthaven' gedetailleerd ingetekend, conform de huidige ruimtelijke inrichting. De nieuwe start- en landingsbaan zal worden gesitueerd op gronden die op dit moment zijn voorzien van de bestemming 'Agrarisch'. Binnen deze bestemming is de realisatie van een nieuwe start- en landingsbaan niet mogelijk, waardoor het planvoornemen in strijd is met de vigerende bestemmingsregelingen.

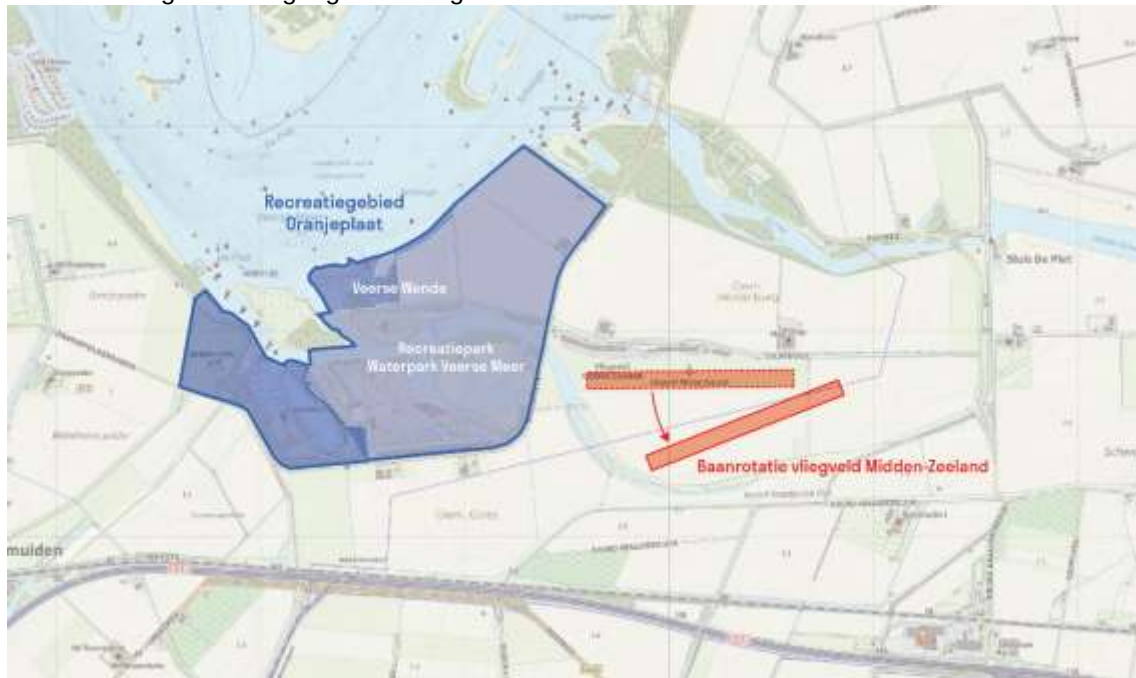
Met de baanrotatie- en verplaatsing wijzigen ook de hindercontouren rondom de huidige baan. De nieuwe contouren, na de beoogde baanrotatie en -verplaatsing, zijn opgenomen in het op xxxxx PS vastgestelde luchthavenbesluit¹, dat op xxxxx in werking getreden is. Er is een bestemmingswijziging benodigd om de gronden juridisch-planologisch in lijn te brengen met de ligging van de baan en de contouren uit het nieuwe vastgestelde luchthavenbesluit en daarmee de werking van het vliegveld te garanderen. Onderhavig inpassingsplan voorziet in de volledig nieuwe juridisch-planologische regeling overeenkomstig het nieuwe luchthavenbesluit.

1.4 Relevante plannen en besluiten in de omgeving

Zoals hierboven beschreven vormt in de directe omgeving van het plangebied het recreatiegebied Oranjeplaat welke in ogenschouw moet worden genomen bij de voorgenomen baanaanpassing: het betreft de doorontwikkeling van Waterpark Veerse Meer en de afronding van het plan Veerse Wende. Met de voorgenomen baanaanpassing komen de hindercontouren ten aanzien van geluid

¹ Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, vastgesteld door Provinciale Staten der provincie Zeeland op xxxxx geldend vanaf xxxxx

niet langer over het recreatiegebied te liggen. Daarmee heeft voorliggend inpassingsplan tevens een positief effect op de ruimtelijke (bebouwings-)mogelijkheden van het recreatiegebied. Ook heeft dit gebied minder geluidshinder van vliegtuigbewegingen en is het externe veiligheidsrisico door overvliegende vliegtuigen verlaagd.



Afbeelding 1.5.: samenhang recreatiegebied en planvoornemen baanaanpassing (bron: www.opentopo.nl)

1.5 Leeswijzer

In het vervolg van deze toelichting wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het m.e.r.-beoordelingsbesluit van PS van 29 mei 2020. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een technische beschrijving van de baanaanpassing gegeven. Tevens bevat dit hoofdstuk de juridische planbeschrijving, waarin de regels nader worden toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt de gewenste baanaanpassing getoetst aan de geldende beleidskaders. In de daarop volgende hoofdstukken 5 tot en met 9 wordt het voor-nemen getoetst aan de sectorale (milieu)wetgeving. In hoofdstuk 10 worden de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan besproken. Tot slot wordt in hoofdstuk 11 de door-lopen procedure van dit inpassingsplan beschreven.

2 M.e.r.-beoordelingsbesluit

2.1 Inleiding

Op 4 maart 2020 heeft Zeeland Airport bv een m.e.r.-beoordelingsnotitie op grond van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) ingediend bij de Provincie Zeeland. Op 17 maart 2020 is ook een bijbehorend addendum ingediend. Hierin is onder meer gekeken naar verdere uitbreiding van het windturbineaanbod in de omgeving, aanvullende ontwikkelingen vanuit de luchthaven en vliegveiligheid bij eventuele ophoging van windmolens. De complete m.e.r.-beoordelingsnotitie is ingediend ten behoeve van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland voor het roteren en verplaatsen van de start- en landingslaan en het verplaatsen en optimaliseren van de helikopterspot.

2.2 Kader

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. De wijziging van het Besluit m.e.r. volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU van de Europese Unie. In de Wet milieubeheer (Wm) is in hoofdstuk 7 geregeld dat van plan- en besluitvorming met mogelijke grote milieugevolgen de effecten op het milieu in beeld gebracht moeten worden. In de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald voor welke activiteiten een m.e.r. procedure doorlopen moet worden.

M.e.r.-plicht

De m.e.r.-plicht voor een bestemmingsplan² ontstaat als in de C- of D-lijst in de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage:

- de activiteit wordt genoemd in kolom 1;
- er wordt voldaan aan de voorwaarden in kolom 2;
- het bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 3;
- het bestemmingsplan een kader vormt voor een (toekomstig) besluit dat wordt genoemd in kolom 4.

Wanneer een bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 3 én in kolom 4, dan is een bestemmingsplan plan m.e.r.-plichtig. Dit komt omdat er sprake is van een kaderstellend plan, waarbij de activiteiten pas kunnen worden gerealiseerd na een later te nemen m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit (bijvoorbeeld via een wijzigings- of uitwerkingsplan, maar ook een ander besluit). Is er na een bestemmingsplan geen m.e.r.-(beoordelings)plichtig besluit meer nodig, dan is er sprake van een bestemmingsplan in kolom 4 (besluiten).

Daarnaast kan een m.e.r.-plicht gelden omdat een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming opgesteld moet worden. Volgens art. 7.2a lid 1 Wm zijn bestemmingsplannen waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt m.e.r.-plichtig.

M.e.r.-beoordeling baanaanpassing vliegveld Midden-Zeeland

In het geval van de baanaanpassing ter plaatse van het vliegveld is de categorie D6.2 uit de bijlagen bij het Besluit m.e.r. relevant. Op grond van dit artikel bestaat een m.e.r.-

² waar bestemmingsplan staat geschreven dient in dit geval inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 lid 1 Wro te worden verstaan.

beoordelingsplicht indien het project gaat over een wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel het wijzigen van vliegroutes.

De drempel die geldt voor categorie D6.2 heeft betrekking op het wijzigen van het beperkingengebied en/of de grenswaarden. De voorgenomen activiteiten leiden zowel tot het wijzigen van het beperkingengebied als het wijzigen van de grenswaarden, waardoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

In het kader van de voorgenomen wijziging van het Luchthavenbesluit is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. In deze notitie en het bijbehorende addendum zijn de kenmerken, locatie en de potentiële effecten van het planvoornemen in beeld gebracht. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 29 mei 2020 besloten dat voor de baanaanpassing geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld³. De voorgenomen wijzigingen leiden niet tot belangrijke nadelige gevolgen ten aanzien van het milieu. Een toegevoegde waarde van het opstellen van een milieueffectrapport wordt in dit verband dan ook niet aanwezig geacht.

Het besluit van PS en de m.e.r.-beoordelingsnotitie maken als bijlage 1 onderdeel uit van dit inpassingsplan.

³ Bijlage 1 – Heslinga, P.A., Milieueffecten luchthaven Midden-Zeeland m.e.r.-beoordelingsnotitie ten behoeve van aanpassing van het luchthavenbesluit, Adecs Airinfra BV in opdracht van luchthaven Midden-Zeeland, versie 3.0, 28 mei 2020.

3 Planbeschrijving

3.1 Bestaande situatie

Vliegveld Midden-Zeeland ligt in het noordoostelijke deel van de gemeente Middelburg, op circa 10 kilometer van het dorpscentrum van Arnemuiden, een Zeeuwse ‘smalstad’ waaraan in de middeleeuwen stadsrechten waren verleend. Aan de westzijde van het vliegveld, liggen het in ontwikkeling zijnde Waterpark Veerse Meer, dagrecreatieve voorzieningen en de Veerse Wende. Aan de noordzijde liggen de natuurgebieden rondom ‘De Piet’. Verder zijn de gronden rondom het vliegveld in agrarisch gebruik. Afbeelding 3.1. geeft de ligging van het vliegveld in de omgeving weer.



Afbeelding 3.1.: ligging en bestaande ontsluiting van vliegveld Midden-Zeeland (basis voor het kaartbeeld: Google Maps)

3.1.1 Ontstaansgeschiedenis

Het vliegveldterrein ligt op de grens van Walcheren en Zuid-Beveland. Tot het begin van de twintigste eeuw waren dit eilanden in de Zeeuwse Delta omgeven door de Westerschelde en Oosterschelde, het Veerse gat, de Zuidvliet en het Zandgat. Walcheren en Zuid-Beveland werden van elkaar gescheiden door het Sloe, die het Veerse gat in het noorden verbond met de Westerschelde in het zuiden.



Afbeelding 3.2.: Uitsnede topografische kaart 1900 (bron: www.topotijdreis.nl)

Op het punt waar het Veerse gat, de Zuidvliet en het Zandgat samenkomen met 'Het Sloe' liggen, omgeven door water, de Bastiaan de Lange polder en de Calandpolder. Ter plaatse van deze polders ligt tegenwoordig de toeristische hotspot Oranjeplaat inclusief het huidige recreatiepark Waterpark Veerse Meer. Ten noorden en zuiden van deze polders drongen de kreken 'De Piet' en 'Schenge' diep Zuid-Beveland binnen. De waterverbinding tussen de Westerschelde en de Oosterschelde werd door de aanleg van de Sloedam in 1871 gesloten. De doorstroming tussen deze wateren stagneerde en de randen van Walcheren en Zuid-Beveland sloten meer aan. Rond 1915 zijn 'De Piet' en 'Schenge' afgedamd en de polders door steeds verder voortgaande verlanding vastgegroeid aan Zuid-Beveland.



Afbeelding 3.3.: Uitsnede topografische kaart 1961 (bron: www.topotijdreis.nl)

Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied ten zuiden van de Sloedam ingepolderd ten behoeve van de landbouw en werd gestart met de aanleg van de Sloehaven. Met de aanleg van de Zandkreekdam en de Veersegatdam ('60-'61) in het kader van de Deltawerken ontstond het Veerse Meer. Ter hoogte van het vliegveld zijn de Bastiaan de Langepolder en de Calandpolder samengevoegd tot één polder: de Calandpolder. Het gebied rondom de polder vormde zich steeds verder tot een kweldergebied met een fijnmazig krekensysteem en verschillende zandplaten, waaronder de Oranjeplaat.



Afbeelding 3.4.: Uitsnede topografische kaart 1965 (bron: www.topotijdreis.nl)

In de late jaren '60 en jaren '70 werden de resterende verlande gebieden ten zuiden van het Veerse Meer ingepolderd ten behoeve van agrarisch gebruik. De oude dijken van de Calandpolder werden afgegraven en er ontstond een grootschalig agrarisch landschap.

In 1963 werd de Werkgroep Vliegveld Midden Zeeland opgericht. In 1968 werd 24 hectare (schorren)grond aangekocht, die vervolgens geschikt werd gemaakt om als vliegveld te dienen. Op 13 juni 1970 werd het vliegveld geopend. Het stationsgebouw kwam in april 1971 gereed. Op werkdagen werd viermaal de route Schiphol – Zestienhoven – Noord-Sloe gevlogen en er was tweemaal per dag een vlucht naar Lille voor maximaal tien passagiers.

Het gebied werd ontsloten door een nieuwe weg: de Muidenweg, die de Oranjepolder verbond richting Oud-Sabbinge en Wolphaartsdijk. Diverse gronden werden ingericht voor natuurontwikkeling, waaronder de huidige natuur- en bosgebieden ten noorden van 'De Piet'. Ook werden de eerste recreatiegebieden ontwikkeld, waaronder Oranjeplaat met de Jachthaven Oranjeplaat en camping de Witte Raaf (1972). De contouren van het huidige landschap zijn daarmee in deze periode gelegd.



Afbeelding 3.5.: Uitsnede topografische kaart 1975 (bron: www.topotijdreis.nl)

Van het midden van de jaren '80 nam het belang van de recreatiesector toe en werden de jachthaven en camping De Witte Raaf verder uitgebreid. In 2014 vond de eerste planvorming voor de ontwikkeling van de camping naar verblijfsrecreatiepark als zijnde Waterpark Veerse Meer plaats. In 2013 en 2014 zijn respectievelijk de bestemmingsplannen 'Oranjeplaat' en 'Waterpark Veerse Meer' vastgesteld, waarin verschillende recreatieve ontwikkelingen in het gebied mogelijk zijn gemaakt. Deze plannen zijn niet haalbaar gebleken. In 2021 is het meest actuele bestemmingsplan voor de doorontwikkeling en verdere uitbreiding van Waterpark Veerse Meer vastgesteld. Met dit eindplan wordt voorzien in een recreatief landschapspark met aan de noordzijde natuurontwikkeling.



Afbeelding 3.6.: Uitsnede topografische kaart 1990 (bron: www.topotijdreis.nl)

3.1.2 Ruimtelijke structuur

De historische, doch jonge, ontwikkeling van het gebied is duidelijk herkenbaar in het huidige landschap. De oorspronkelijke bedijking van het Veerse gat, de Zuidvliet en het Zandgat is nog duidelijk zichtbaar en beleefbaar. Deze dijk (ter plaatse van de Muidenweg) vormt een harde grens tussen het 'oude' landschap van Zuid-Beveland en de naoorlogse inpolderingen van het Sloe en het verlandde kweldergebied. Ook de Sloedam is in het huidige landschap goed terug te vinden: de spoorlijn tussen Roosendaal en Vlissingen en de snelweg A58 liggen op de dam.



Afbeelding 3.7.: Landschappelijke structuur in en rondom het plangebied

Het 'oude' landschap van Zuid-Beveland ten zuiden en oosten van de dijk (ter plaatse van de Muidenweg) bestaat uit een lappendeken van verschillende grotere en kleinere polders. De polders worden elk van elkaar gescheiden door lage en smalle dijkjes, vanaf waar je een mooi uitzicht hebt over het landschap. De ontwaterings- en ontsluitingsstructuren hebben veelal een rechthoekige vorm, die min of meer parallel loopt aan oriëntatierichting van de polder. De kreken van 'De Piet' en 'Schenge' zijn in dit landschap nog duidelijk te herkennen.

Het gebied ten noorden van de oorspronkelijke bedijking is na de Tweede Wereldoorlog definitief ingepolderd en ingericht voor de moderne landbouw, waarvan de blokvormige agrarische percelen nog goed herkenbaar zijn in het landschap. Verder kenmerkt het gebied zich door een afwisseling van bosranden, grote natuurgebieden (primair langs de oevers van het Veerse Meer) en open agrarisch landschap.

De bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit agrarische bedrijven en ligt langs de belangrijkste ontsluitingswegen van dit gebied met regelmatige tussenafstanden. In dit landschap hebben twee relatief grootschalige functies een plek gekregen. Tussen de Muidenweg en de oevers van het Veerse Meer ligt het recreatiegebied Oranjeplaat, met onder meer recreatiepark Waterpark Veerse Meer, dagrecreatie, de Veerse Wende en ten oosten ligt het Vliegveld Midden-Zeeland.

3.1.3 Functionele structuur

Het vliegveldterrein beslaat een oppervlakte van 23 hectare en is volledig in eigendom en exploitatie van Zeeland Airport bv. Op het terrein bevinden zich luchtvaartgebonden bedrijven, stichtingen en verenigingen. Het vliegveld is voornamelijk in gebruik voor kleine zakenluchtvaart en vluchten met een recreatief karakter. Daarnaast wordt het vliegveld gebruikt door onderhoudshelikopters naar windmolenparken op de Noordzee, de traumahelikopter (Lifeline), Search and Rescue (SAR) helikopters, politiehelikopters, milieu-inspecties en helikopters van Gasunie die de gasleidingen in de omgeving controleren.

Vliegveld Midden-Zeeland is een zogenaamd "niet gecontroleerd vliegveld". Dat wil zeggen dat het gebruik van het terrein plaatsvindt onder zichtvliegomstandigheden en volgens zichtvliegvoorschriften. Vliegen is bijvoorbeeld uitsluitend toegestaan tijdens de wettelijk vastgestelde uniforme daglichtperiode.

Het vliegveld heeft een eigen luchthavengebouw, van waaruit radiocontact met de vliegtuigen wordt onderhouden. Daarin zijn tevens de directie en administratie gehuisvest. In het ontvangstgebouw is ook een horecagelegenheid aanwezig.

Verder zijn langs de Calandweg diverse bedrijven gehuisvest met specifieke dienstverlening voor onder meer stalling en technische ondersteuning, verhuur en vliegtuigonderhoud, vliegscholen, luchtclame, luchtfotografie en helikopter-, inspectie- en zakenvluchten. Verder zijn ook recreatieve bedrijven aanwezig die rondvluchten, vlieglessen, zweefvliegen en parachutespringen aanbieden.



Afbeelding 3.8.: Vliegveld Midden-Zeeland, impressie vanaf het zuidwesten richting Sluis De Piet (bron: Google maps)



Afbeelding 3.9.: Vliegveld Midden-Zeeland, vanaf de Calandweg naar de entree van het vliegveld en met verderop diverse bedrijven (bron: Google maps)



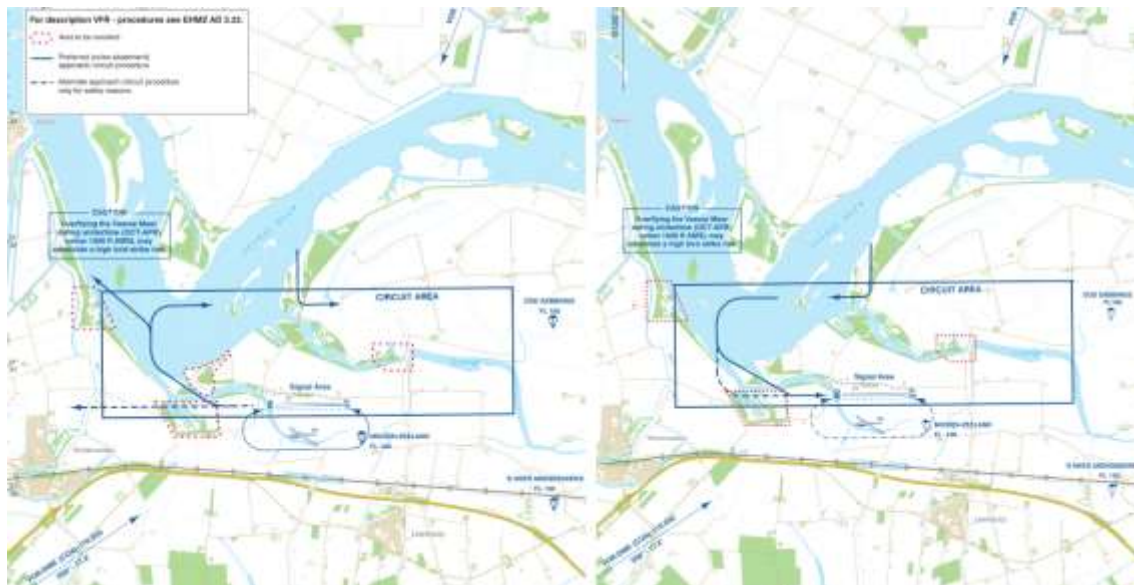
Afbeelding 3.10.: Huidige situering diverse landingspunten Vliegveld Midden-Zeeland (bron: Google Maps)

De start- en landingsbaan heeft een lengte van circa 1.000 meter en een breedte van circa 30 meter. Mede om de geluidshinder zoveel mogelijk tot een minimum te beperken is de drempel van de baan aan het eind van de vorige eeuw ongeveer 200 meter naar het oosten verschoven.

In 2017 is de start- en landingsbaan verhard met kunststofvezels gemaakt van oude kunststofvoetbalvelden en voorzien van drainage. Deze vezels zitten in het bovenste deel van de grasmat en verstevigen de start- en landingsbaan, zodat het vliegveld langer open kan blijven in natte periodes en er minder schade aan de baan (het gras) ontstaat. Een positief bijkomend effect van deze inrichting is dat voor het opstijgen en landen minder baanlengte nodig is, wat geluidsoverlast beperkt.

Evenwijdig aan de start- en landingsbaan ligt een zweefvliegstrip die onder meer gebruikt wordt door de Stichting Samenwerkende Zweefvliegers Midden Zeeland. De huidige zweefvliegstrip is niet gedefinieerd als zijnde een aparte start- en landingsbaan en kan ook niet tegelijkertijd met de hoofdbaan gebruikt worden. De helikopterspot is gelegen aan de noordzijde van de landingsbaan. Verder kunnen op de agrarische percelen ten zuiden van de start- en landingsbaan parachutespringers landen. De dropzone bevindt zich aan de zuidoostzijde van het vliegveldterrein.

In de openbare Commissie voor Regionaal Overleg luchthaven Midden-Zeeland (CRO) overleggen alle betrokken partijen om ervoor te zorgen dat het vliegveld goed kan functioneren. Gemeenten, omwonenden, de exploitant van het vliegveld, gebruikers van het vliegveld en milieuorganisaties zijn in de CRO vertegenwoordigd. Het vliegveld is niet zelf verantwoordelijk voor het vliegverkeer. Naast diverse regels die zijn gekoppeld aan de verkregen (milieu)vergunningen, geldt voor het vliegveld een luchthavenbesluit op basis van de Wet luchtvaart en de Luchtvaartverordening Zeeland. Op basis daarvan zijn door het vliegveld wel specifieke vliegprocedures voorgeschreven, welke omliggende recreatiegebieden moeten beschermen tegen overlast en hinder (afbeelding 3.11). Komende en vertrekkende vliegers worden hier over geïnformeerd.



Afbeelding 3.11.: Huidige aanliegroutes en te ontwijken gebieden voor piloten die vertrekken vanaf (afbeelding links) of landen op (afbeelding rechts) Vliegveld Midden-Zeeland (bron: Vliegveld Midden-Zeeland)

3.1.4. Plangebied

Zoals in hoofdstuk 1 reeds is toegelicht, ligt het inpassingsplangebied uitgestrekt over de gemeenten Noord-Beveland, Goes, Borsele, Veere, Vlissingen en Middelburg. Dit komt omdat voorliggend plan niet enkel toeziet op de ruimtelijke baanrotatie- en verplaatsing, maar ook op de bijbehorende hindercontouren voor geluid, veiligheid en hoogten. Deze contouren reiken verder dan alleen het vliegveld. Hierna wordt ingegaan op de diverse beperkingen die op dit moment gelden.

Hindercontouren in vigerende bestemmingsplannen

De hindercontouren uit de vigerende bestemmingsplannen zijn overeenkomstig de contouren uit het voorgaande Luchthavenbesluit van 15 mei 2014⁴ doorvertaald. Dit luchthavenbesluit bood een capaciteit voor 45.758 kleine vliegtuigen en 800 helikopters per jaar. Op dit moment geldt het luchthavenbesluit dat is vastgesteld op 10 juli 2020, en in werking getreden per 25 november 2021. Binnen dit besluit geldt een capaciteit van 42.558 kleine vliegtuigen en 4000 helikopters. De ligging van de contouren is daarmee gewijzigd, maar de doelmatigheid van deze contouren niet.

De relevante beperkingen worden hierna kort toegelicht, en er wordt aangegeven hoe deze contouren in de voorgaande bestemmingsplannen zijn opgenomen (afbeelding 3.12). In paragraaf 3.2 wordt de ligging van de nieuwe contouren uit het luchthavenbesluit van 2020 beschreven. Deze (actuele) contouren vormen de basis voor de verbeelding van dit Inpassingsplan. In diverse milieuparagrafen (hoofdstuk 8) wordt ten slotte dieper op ingegaan op de wetgeving en achtergrond van de contouren.

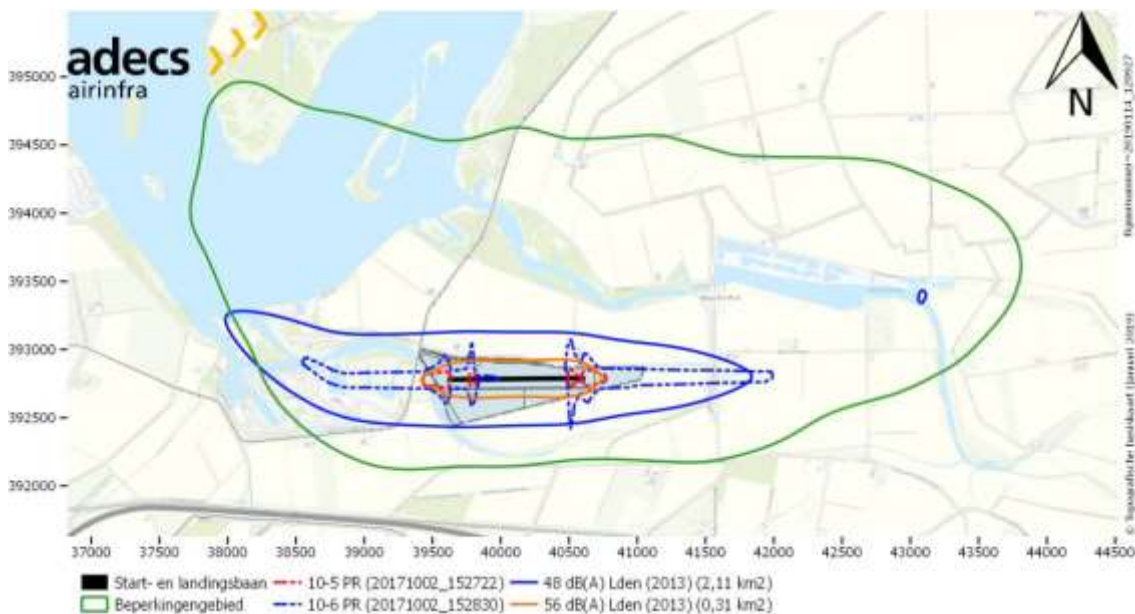
⁴ Provincie Zeeland, Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland, 15 mei 2014

Veiligheidscontouren

De PR-contouren zijn opgenomen voor de veiligheid rond de luchthaven, ofwel het risico van het neerstorten van een vliegtuig in de omgeving. Dit risico wordt aangeduid met het plaatsgebonden risico (PR): de kans dat een denkbeeldige persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden door een direct gevolg van een vliegtuigongeval. Binnen deze contour worden zoveel mogelijk woningen (niet zijnde bedrijfswoningen) en kwetsbare gebouwen van hun bestemming onttrokken en is nieuwbouw in principe niet toegestaan.

Geluidscontouren

De L_{den} contouren zijn opgenomen ten behoeve van geluidhinder van stijgende en landende vliegtuigen en helikopters. De 48 dB(A) L_{den} contour vormt hierbij een afwegingengebied en heeft geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties, zolang er binnen bestaand bebouwd gebied wordt gebouwd, sprake is van sloop-nieuwbouw of dringende noodzakelijkheid. Binnen de 56 dB(A) L_{den} contour is nieuwbouw van woningen en geluidgevoelige gebouwen niet toegestaan. Verder zijn ter plaatse van de start- en landingsbaan enkele kleine 70 dB(A) contouren gesitueerd, waarbij alle woningen aan hun woonfunctie moeten worden onttrokken of gesloopt. Dat is rondom vliegveld Midden-Zeeland niet aan de orde.



Afbeelding 3.12.: Aanvullend beperkingengebied, L_{den} -geluidscontouren en PR-contouren uit Luchthavenbesluit 2014 (bron: Adecs Airinfra)

Beperkingengebied

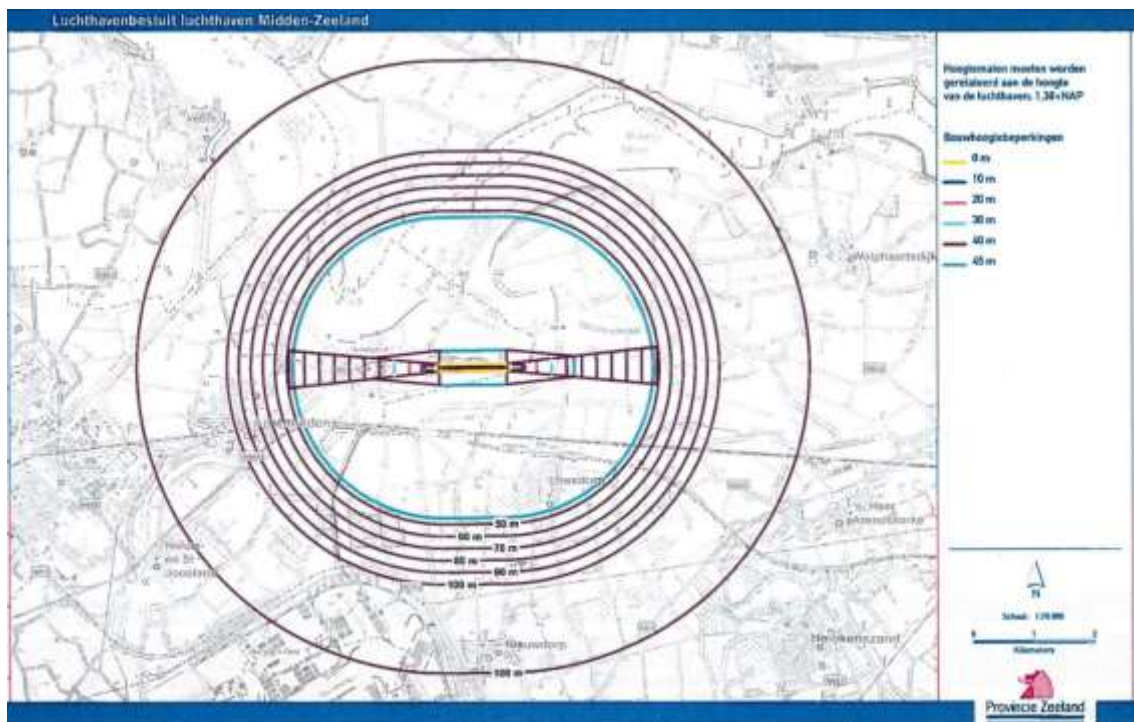
Naast de voorgenoemde contouren is in de provinciale verordening en het luchthavenbesluit een beperkingengebied aangeduid. Dit beperkingengebied zorgt voor voldoende "buffer" tussen het vliegveld en haar omgeving. De contour is door de provincie bepaald op basis van de ruimtelijke visie die opgenomen is in het Luchthavenbesluit. Het beperkingengebied moet daarbij, op grond van de Wet luchtvaart, in ieder geval de 56 dB(A) L_{den} geluidcontour en de PR 10^{-6} risicocontour omvatten.

In het vastgestelde Luchthavenbesluit (in werking per 25 november 2021) is bepaald dat de voormalige contour uit 2014 is overgenomen als 'aanvullend beperkingengebied', naast de gronden

waar de nieuwe 56 dB(A) en PR 10^{-6} contour komen te liggen. Het aanvullend beperkingengebied bevindt zich, conform de voormalige 47 Bkl geluidszone, op het grondgebied van de gemeenten Middelburg, Goes en Noord-Beveland. Deze gemeenten hebben in de vigerende bestemmingsplannen voldoende geborgd dat geen ontwikkelingen in het aanvullend beperkingengebied rond vliegveld Midden-Zeeland plaats zullen vinden, die strijdig zijn met de artikelen 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens. De planologische mogelijkheden binnen het aanvullend beperkingengebied blijven ten opzichte van de huidige situatie ongewijzigd.

Vliegveiligheid

Ten slotte zijn ook hoogtebeperkingen van toepassing, zodat de aan- en uitvliegroutes van het vliegveld niet worden gehinderd. In het luchthavenbesluit zijn maximale hoogtes van objecten in, op en boven de grond geregeld. Dit gebeurt aan de hand van hoogtebeperkingen conform de internationale eisen uit het ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. De hoogtebeperkingen zoals opgenomen in de voorgaande bestemmingsplannen, zijn weergegeven in afbeelding 3.13.



Afbeelding 3.13.: Hoogtebeperkingen uit het Luchthavenbesluit 2014 (bron: Adecs Airinfra)

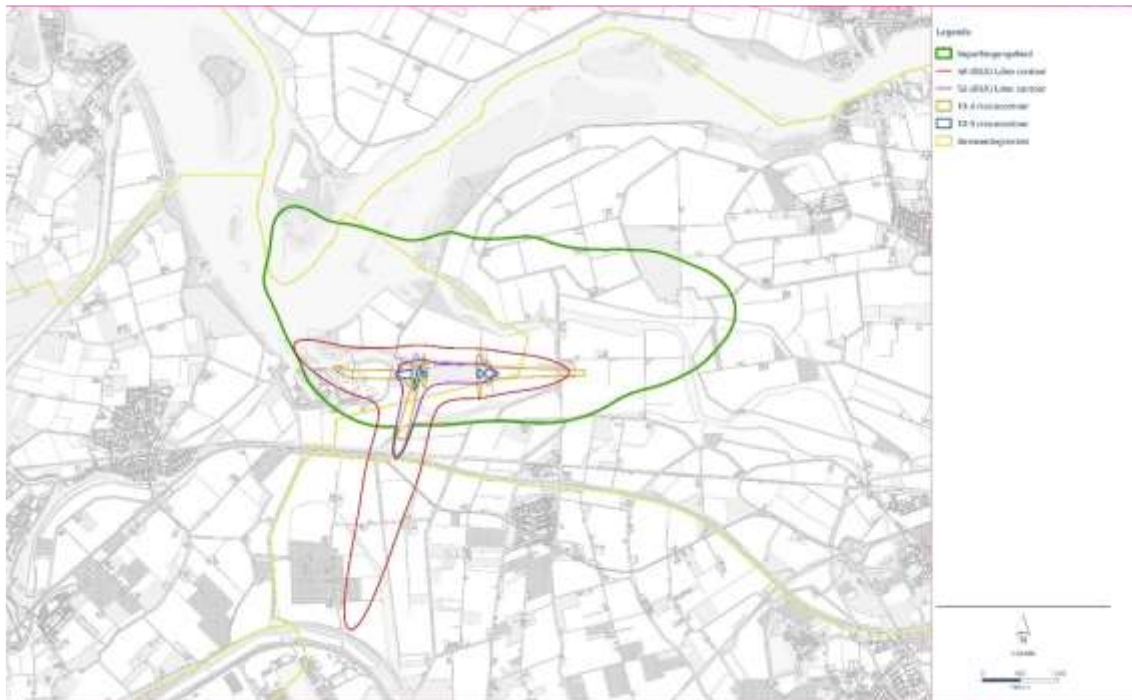
Luchthavenbesluit 2020 – Verhoging helikopterbewegingen (in werking per 25-11-2021)

Het nu geldende Luchthavenbesluit is in werking getreden per 25 november 2021. Voor het opzetten en onderhouden van windparken op de Noordzee waren meer helikopterbewegingen nodig dan het luchthavenbesluit uit 2014 toestond. Op 10 juli 2020 heeft PS het Statenvoorstel ter wijziging van het Luchthavenbesluit geaccordeerd. Dit besluit is samen met de vergaderstukken terug te vinden op de website van de provincie Zeeland⁵, onder behandeldstuk nr. 5. Met deze wijziging werd het aantal helikopterbewegingen verhoogd naar 4.000 stuks. Daarmee zijn 3.200 extra helikopterbewegingen toegevoegd, wat leidde tot nieuwe L_{den} en PR-contouren. Het totale aantal maximaal toegestane gemotoriseerde vliegbewegingen is gelijk gebleven, wat betekent

⁵ <https://www.zeeland.nl/vergaderoverzicht-en-activiteiten/vergadering-provinciale-staten-10-juli-2020>

dat er door deze wijziging 3.200 minder overige vliegbewegingen zijn toegestaan. In afbeelding 3.14 en 3.15 zijn deze (nu geldende) contouren weergegeven.

Bij de inpassing van dit aantal helikopterbewegingen is aandacht besteed aan een ligging van de helikopterroutes die een zo gering mogelijk effect heeft op de omgeving. De oplossing lag in het werken met een aparte zuidsector voor het helikopterverkeer, wat de uitbreiding van de contour in zuidelijke richting verklaart.



Afbeelding 3.14.: Beperkingencontouren luchthavenbesluit 2020, die met voorliggend inpassingsplan worden voorzien van een planologische regeling. Het aanvullend beperkingengebied (groen) blijft behouden.

3.2 Ontwikkelingen

3.2.1 Algemeen

Het voornemen is om de huidige start- en landingsbaan van het vliegveld Midden-Zeeland te roteren. Dit leidt tot een grotere veiligheid van de aanvliegroutes, omdat vliegtuigen niet meer met een speciale bocht hoeven aan te vliegen. Daarnaast wordt het gehele recreatiegebied Oranjeplaat (inclusief Waterpark Veerse Meer) ontzien qua geluid, omdat de vliegtuigen niet langer direct over de woningen, ligplaatsen jachthaven en recreatiewoningen vliegen. Daarmee leidt het plan ook tot minder verstoring van het nabijgelegen Natura 2000-gebied Veerse Meer.

De exploitant van het Vliegveld Midden-Zeeland heeft op 12 mei 2022 bij de provincie Zeeland een formeel verzoek ingediend om de start- en landingsbaan van het vliegveld te roteren en de helikopterspot te optimaliseren. Voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit dient ingevolge de Wet milieubeheer te worden beoordeeld en besloten of er een MER moet worden opgesteld. Hiertoe is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld, op basis waarvan Provinciale Staten reeds op 29 mei 2020 hebben besloten dat er met het roteren en verplaatsen van de start- en landingsbaan geen sprake is van belangrijke nadelige

milieugevolgen, waardoor er geen milieueffectrapportage hoeft te worden opgesteld en ook geen bijbehorende procedure hoeft te worden gevolgd (zie hierover hoofdstuk 2).

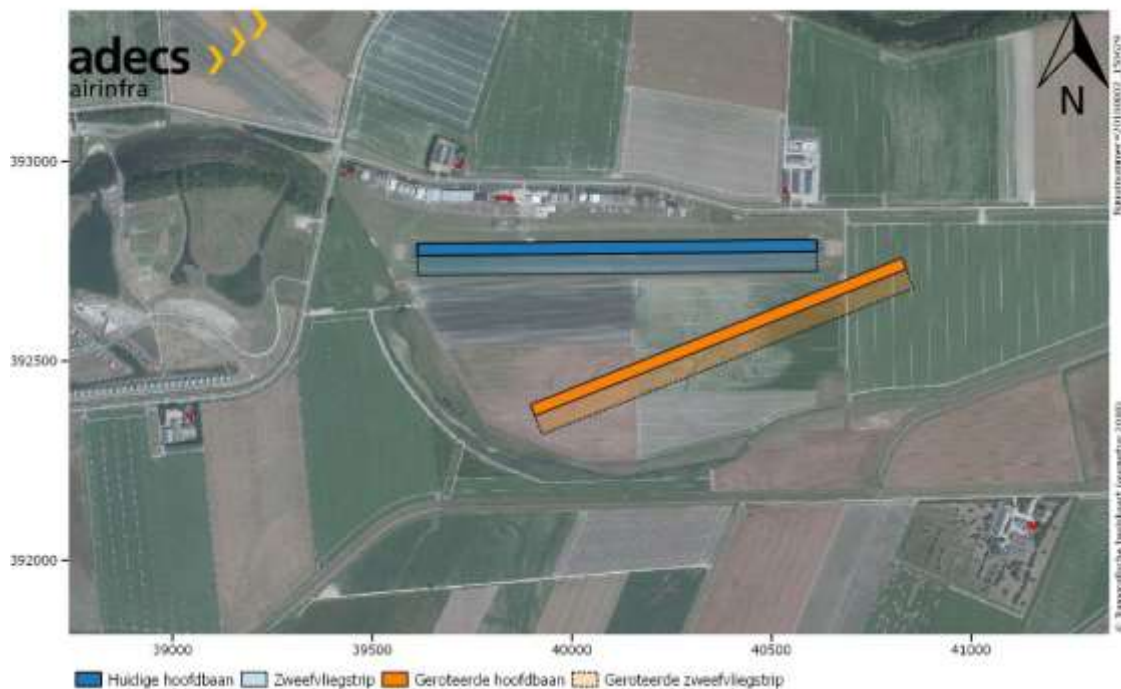
Op **PM Datum** is door de Provinciale Staten het gewijzigde Luchthavenbesluit vastgesteld op basis van de formele aanvraag van de exploitant. Het luchthavenbesluit treedt in werking per **PM Datum**. De hindercontouren rond het vliegveld zijn aangepast aan de nieuwe situatie, zoals de ligging van hoogtebeperkingsvlakken die de operatie van de luchthaven beschermen tegen obstakels in de omgeving. Alvorens het gewijzigde luchthavenbesluit in werking treedt dient tevens een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) afgegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) afgegeven te worden. Tegen de VVGL kan bezwaar worden gemaakt en tegen het luchthavenbesluit kan beroep worden ingesteld, waardoor deze besluiten niet direct onherroepelijk zijn.

Volgend op het wijzigen van het Luchthavenbesluit dient voor het vliegveld voorzien te worden in een passende juridisch-planologische regeling (zie ook artikel 8.4 Wet luchtvaart) om de baanrotatie- en verplaatsing feitelijk mogelijk te maken. Daarbij worden dan ook de contouren van de diverse geluids- en veiligheidsbeperkingen van de vigerende bestemmingsplannen - in de zes gemeenten herzien. Dit provinciale inpassingsplan voorziet in eensluidende integrale regelingen en maakt de baanaanpassing in juridisch-planologische zin mogelijk. Hierna wordt ingegaan op de wijzigingen die zijn doorgevoerd. In paragraaf 3.3 wordt de bestemmingsregeling nader toegelicht.

3.2.2 Luchthavenbesluit 2022 – Baanrotatie en baanverplaatsing

In het kader van de m.e.r.-beoordeling zijn verschillende varianten getoetst op milieueffecten en de vliegveiligheid⁶. Het optimale resultaat is op basis van de beschikbare ruimte, effect op de omgeving en de vliegveiligheid bepaald. Het uiteindelijke resultaat is een baanrotatie (en daarmee rotatie van het vliegrouthemodel) van circa 22° tegen de klok in, een verplaatsing van de baan over een afstand van 200 meter naar het oosten en het vergroten van het circuitgebied (400 meter breder). Hiermee is de speciale bocht in de vliegroute om Oranjeplaat te ontlasten niet meer nodig. Ook is de locatie van de helikopterspot geoptimaliseerd. Om het recreatiegebied te ontzien is de locatie verplaatst naar de oostkant vlakbij de hangar van de helikopteroperator.

⁶ Bijlage 2 - Heslinga, P.A., Onderzoek baanrotatie luchthaven Midden-Zeeland, Adecs Airinfra BV in opdracht van de gemeente Middelburg, versie 1.0, 21 december 2018



Afbeelding 3.15: vergelijking huidige ligging start- en landingsbaan ten opzichte van de voorgenomen situatie (bron: Adecs Airinfra).

De gronden ter plaatse van de toekomstige start- en landingsbaan worden bestemd als Verkeer – Luchthaven, conform de huidige bestemmingsregeling in bestemmingsplan “Buitengebied” (gemeente Middelburg). De gronden ter hoogte van de voormalige start- en landingsbaan worden blijven bestemd als ‘Verkeer- Luchthaven’ om diverse taxi-bewegingen van en naar de baan mogelijk te houden. De gronden blijven immers in eigendom van het vliegveld.

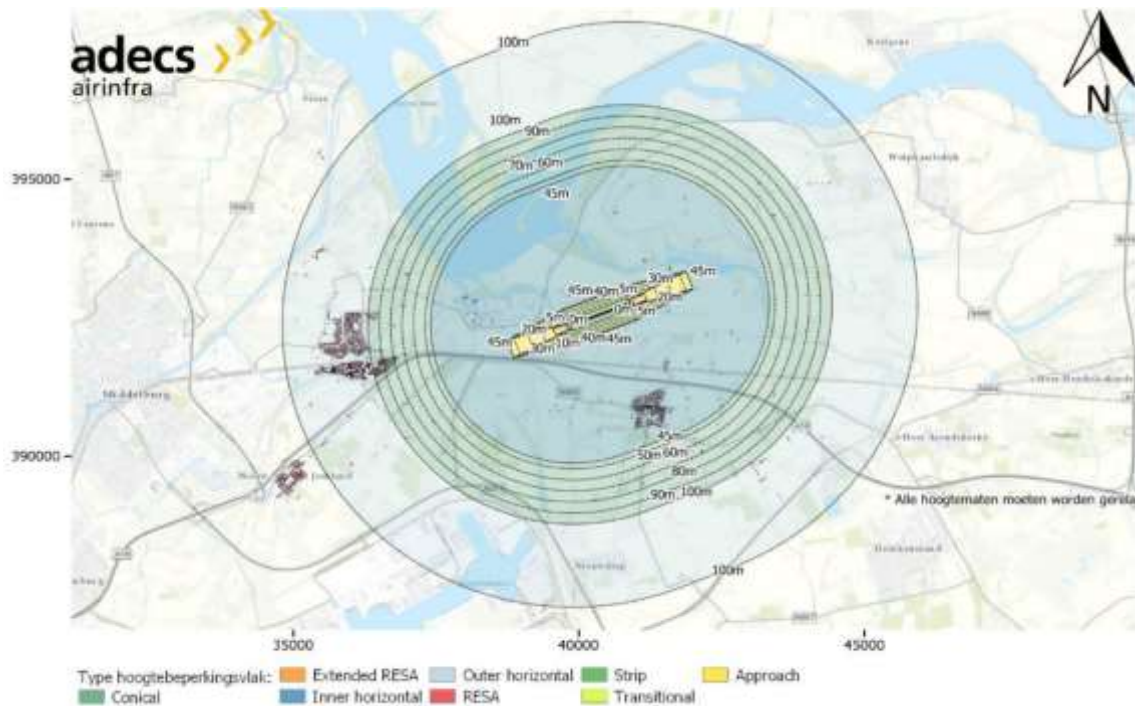
Gewijzigde hindercontouren

Met voorliggend inpassingsplan worden de hindercontouren uit de onderliggende bestemmingsplannen gewijzigd en in lijn gebracht met het op **PM DATUM** vastgestelde luchthavenbesluit voor de baanrotatie. De wijzigingen zijn hierna toegelicht. Een uitgebreide toelichting op de hindercontouren is opgenomen in het onderzoek naar de baanrotatie, opgenomen als bijlage 2.

Vliegveiligheid

Bij het inpassen van de start- en landingsbaan is het belangrijk dat de vliegveiligheid gewaarborgd wordt binnen de beschikbare ruimte. Daarom zijn de voorgeschreven obstakelbeperkingsvlakken meegenomen bij het inpassen van de baanrotatie. Dit zijn vlakken waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing en bouwwerken (afbeelding 3.15). De vlakken zijn opgesteld conform de voorschriften in de ‘ICAO Annex 14 vol. 1 Aerodromes, eighth edition’. Zo moet er voldoende hoogte liggen boven de Calandweg, zodat zowel vlieg- als wegverkeer geen hinder van elkaar ondervindt.

In overleg met de luchthaven zijn beperkt wijzigingen aangebracht aan de contouren. De belangrijkste wijziging heeft te maken met een aanvullende veilige marge voor de zweefvliegstip binnen de strip van de start- en landingsbaan.



Afbeelding 3.16.: Overzicht van de hoogtebeperkingsvlakken van luchthaven Midden-Zeeland na de baanrotatie (bron: Adecs Airinfra).

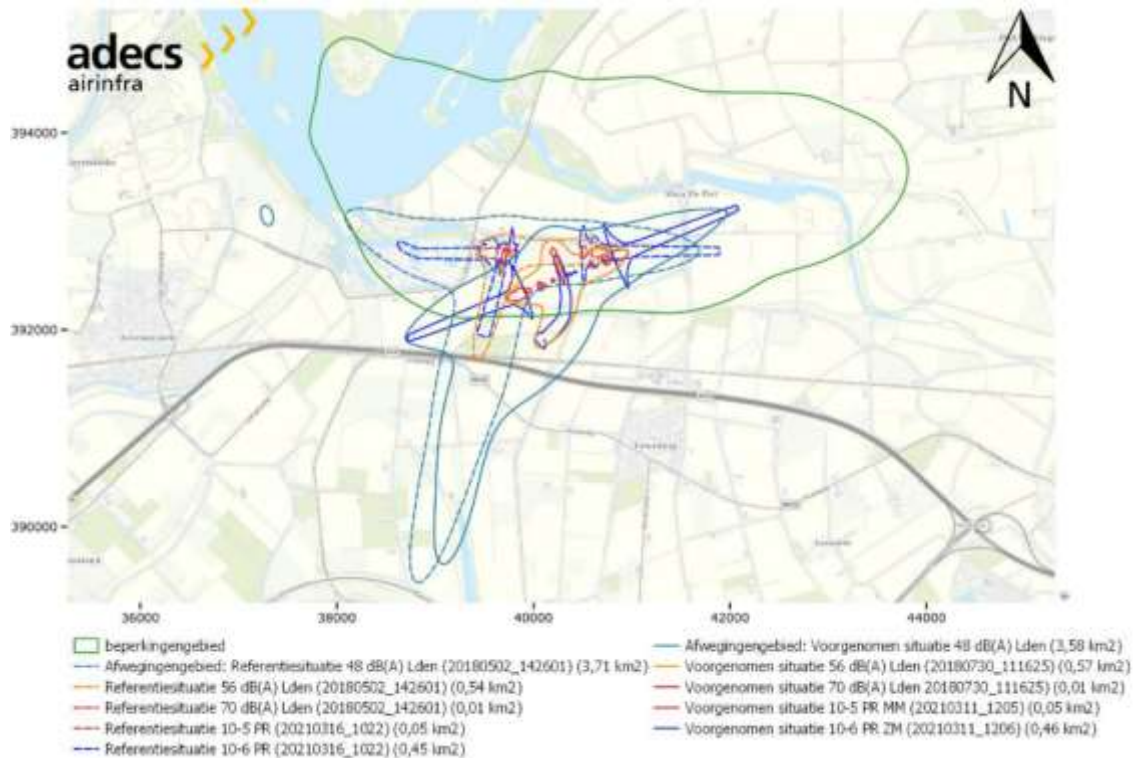
Verder is voor de nieuwe situatie een obstakelanalyse uitgevoerd, waaruit blijkt dat een aantal objecten door de obstakelbeperkingsvlakken heen steken, waaronder de windturbines aan de zuidkant van de luchthaven. De Inspectie Luchtvaart en Transport (IL&T) heeft op **PM Datum** de situatie als 'niet risicovol voor vliegoperaties' beoordeeld en een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim afgegeven.

Hindercontouren geluid en externe veiligheid

In afbeelding 3.17 zijn de gewijzigde hindercontouren ten aanzien van de baanrotatie opgenomen. Uit de vergelijking van de referentiesituatie en de situatie na de baanrotatie blijkt dat voor beide scenario's de PR-contouren niet geheel binnen het luchthaventerrein blijven. De oppervlakte van de PR-contouren neemt beperkt toe. In zowel de 10^{-5} als de 10^{-6} PR-contouren liggen in de voorgenoemde situatie geen woningen. Daarbij ligt na de baanrotatie het in ontwikkeling zijnde Waterpark Veerse Meer vrij van de 10^{-6} PR-contour.

Ten aanzien van geluidhinder blijkt dat de (zeer beperkte) 70 dB(A) L_{den} -contouren binnen het luchthaventerrein blijven. Voor de 48 en de 56 dB(A) L_{den} -contouren geldt dat de oppervlakte is afgenomen en het aantal woningen binnen deze contouren gelijk is gebleven: 0 woningen binnen de 56 dB(A) L_{den} en 7 woningen in de 48 dB(A) L_{den} -contour.

Het aanvullend beperkingengebied is een extra ruimtelijk afwegingsgebied. In het vigerende luchthavenbesluit is bepaald deze contour, in groen opgenomen in afbeelding 3.17, te behouden.



Afbeelding 3.17.: Vergelijking beperkingengebied van de voorgenomen situatie met de referentiesituatie (bron: Adecs Airinfra). De groene contour (aanvullend beperkingengebied) blijft ook behouden.

Inpassingsplangebied

De contour van voorliggend inpassingsplan wordt gevormd door de grootste hindercontour: het hoogtebeperkingsvlak van 100 meter zoals opgenomen in afbeelding 3.15. Deze contour strekt zich uit over de grondgebieden van de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Veere en Vlissingen.

3.2.3 Aanverwante wijzigingen zonder doorwerking in inpassingsplan

Vliegroutes

Voor het inpassen van de geroteerde baan worden de vliegroutes aangepast. De vliegroutes zijn daarbij zo aangepast dat de omgeving zo min mogelijk belast wordt. De bocht over recreatiegebied Oranjeplaat is niet meer nodig. Voor deze vliegroutes is in het inpassingsplan geen juridische regeling opgenomen. Het Luchthavenbesluit is hierin leidend en het vliegveld stelt daarnaast aanvliegroutes verplicht voor piloten. De nieuwe vliegroutes zijn opgenomen in het onderzoek naar de baanrotatie, opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting.

3.2.4 Ruimtelijke inpassing

De baanrotatie vindt plaats binnen en grenzend aan het huidige terrein van het vliegveld. De nieuwe baan krijgt eenzelfde groene uitstraling als de huidige baan. Ook worden geen bebouwing, andere objecten of groenvoorzieningen opgericht en/of aangebracht in verband met de vliegveiligheid. Daarmee zal de ruimtelijke uitstraling ter plaatse gelijk blijven aan de huidige situatie.

Op de overige gronden waar dit inpassingsplan op ziet vindt uitsluitend een wijziging in de begrenzing van de hindercontouren plaats. Hierbij zijn geen ruimtelijke ingrepen of aanpassingen van toepassing. Voorliggend plan heeft dan ook geen effect op de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van deze gronden.

3.3 Juridische aspecten

3.3.1 Planmethodiek

Dit inpassingsplan heeft ter plaatse van het vliegveld de vorm van een 'eindplan'. Dit betekent dat in het plan een directe bestemming wordt opgenomen, op grond waarvan een directe bouwtitel geldt. De bestemming hoeft dus niet eerst nog uitgewerkt of gewijzigd te worden. De belangrijkste enkelbestemming "Verkeer - Luchthaven" maakt het luchtvaartverkeer en -vervoer en aan luchtvaart gerelateerde bedrijven mogelijk. De bijbehorende hindercontouren zijn opgenomen als gebiedsaanduidingen. Op deze gronden fungeert dit inpassingsplan als een paraplu dat over de onderliggende bestemmingsplannen heen ligt. Hier worden uitsluitend de hindercontouren van het vliegveld herzien. De onderliggende bestemmingen (zoals "Agrarisch", "Wonen", "Groen" of "Verkeer") in de vigerende bestemmingsplannen blijven parallel aan dit inpassingsplan gehandhaafd.

3.3.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgescreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

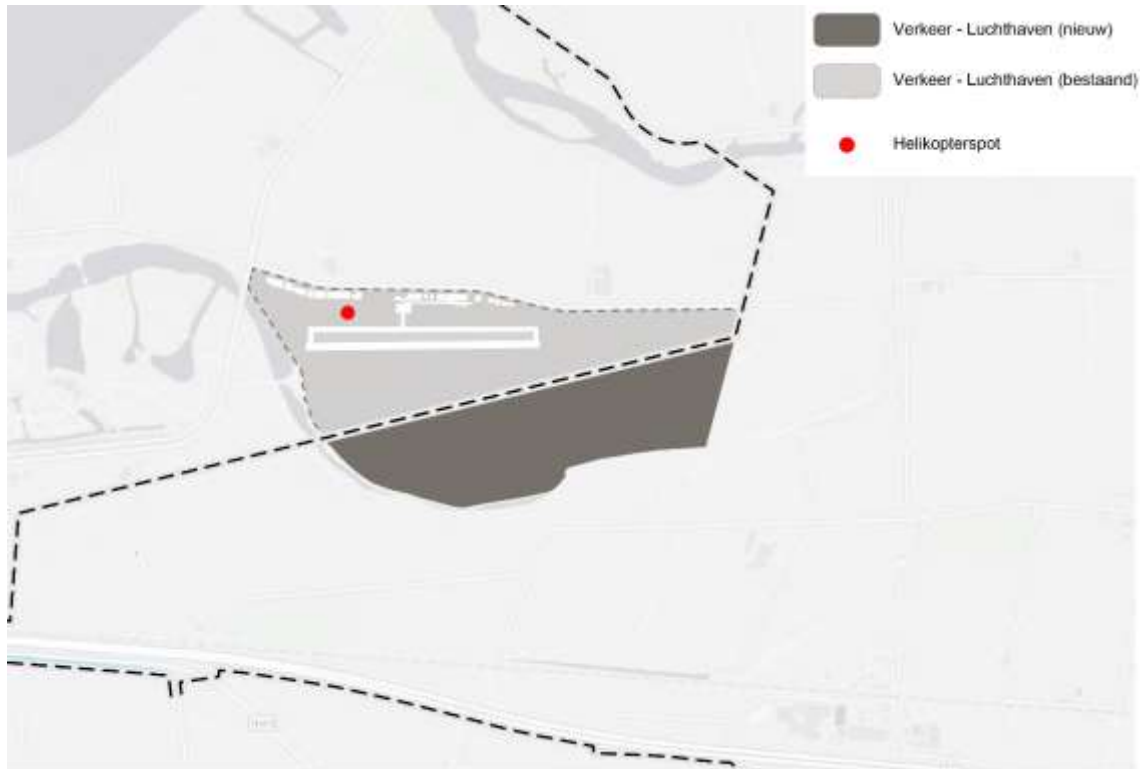
Dit hoofdstuk gaat in op de in het plan voorkomende bestemming. In het artikel is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hieronder is de in het plan opgenomen artikel nader toegelicht.

Bestemming "Verkeer - Luchthaven"

De gronden die behoren tot vliegveld Midden-Zeeland zijn voorzien van de bestemming "Verkeer – Luchthaven". Voor een deel van het vliegveld (grondgebied Middelburg) was deze bestemming al opgenomen. Voor de overige gronden regelt dit inpassingsplan deze bestemming (afbeelding 3.18). Binnen de bestemming Verkeer - Luchthaven mogen de gronden enkel worden gebruikt voor luchtvaartverkeer en -vervoer. Ook zijn bij dit gebruik behorende voorzieningen toegestaan, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en laad- en losvoorzieningen.

Binnen de bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen of overkappingen zijnde, worden opgericht.

Bestemming Verkeer - Luchthaven



Afbeelding 3.18: overzichtskartaal ligging toegevoegde enkelbestemming Verkeer – Luchthaven en de ligging van de helikopterspot

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld. Het gaat om de volgende artikelen:

Anti-dubbeltelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels worden met behulp van gebiedsaanduidingen regels gesteld ten behoeve van de hindercontouren horende bij het vliegveld. De gebiedsaanduidingen zijn als volgt te onderscheiden:

Geluidzone – luchthaven 1, 2, 3

De geluidzones zijn opgenomen voor de gronden waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende gemotoriseerde toestellen (vliegtuigen en helikopters) de grenswaarden van respectievelijk 70, 56 en 48 dB(A) niet mag worden overschreden. Deze geluidzones zijn bepaald aan de hand van het maximaal aantal opstijgende vliegtuig- en helikopterbewegingen per jaar, conform het geldend luchthavenbesluit.

Binnen de 70 dB(A) L_{den} -contour (geluidzone 1) is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet toegestaan. Binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour (geluidzone 2) is nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet toegestaan, behoudens nader omschreven uitzonderingen. Binnen de contour van 48 L_{den} (geluidzone 3) gelden geen ruimtelijke beperkingen, maar moet het bevoegd gezag de ruimtelijke ontwikkeling afwegen in relatie tot het gebruik van het vliegveld. Dit komt erop neer dat de provincie en gemeenten ruimtelijk beleid voeren waarmee binnen dit gebied ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen onder de aan- en uitvliegroutes worden voorkomen. Daarbij wordt beoordeeld of sprake is van een ingrijpende wijziging van het bestaande evenwicht tussen de belangen van het vliegveld en de recreatieve functies in de omgeving, op basis van het geldende luchthavenbesluit.

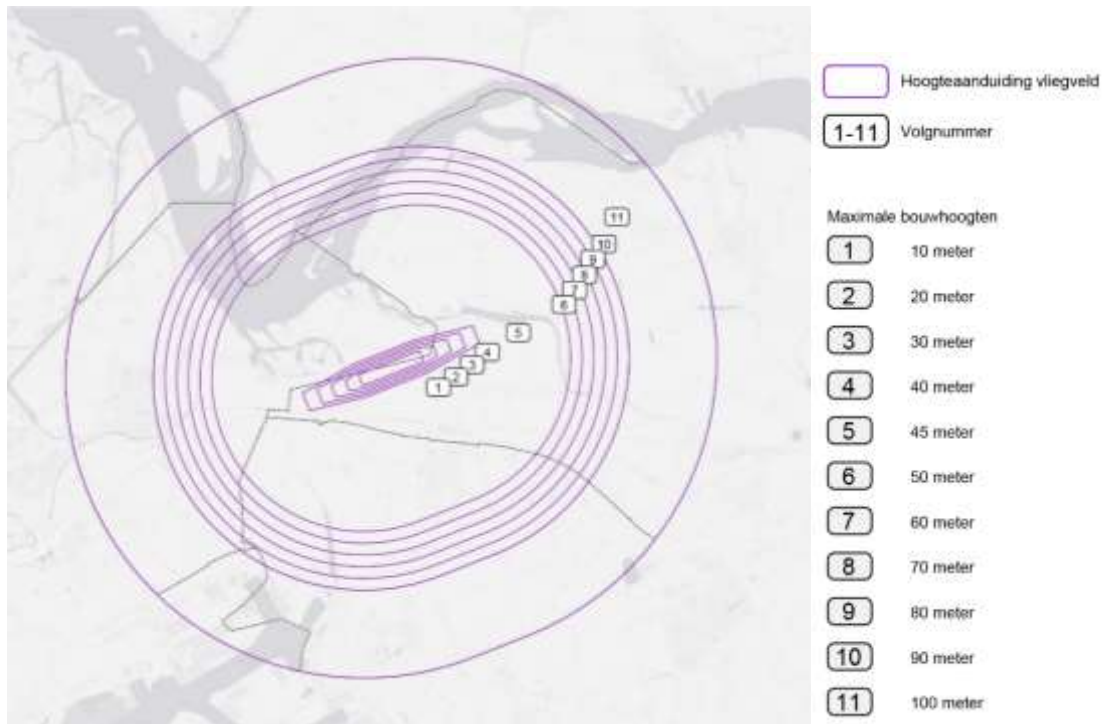


Afbeelding 3.19: overzichtskaat ligging aanduiding 'Geluidzone – luchthaven 1, 2 en 3'

Hoogteaanduiding vliegveld – 1 t/m 11

Op de verbeelding zijn diverse vrijwaringszones opgenomen voor luchtvaartverkeer, waarbij diverse maximale bouwhoogtes van toepassing zijn. Deze vrijwaringszones hebben de aanduiding 'Hoogteaanduiding vliegveld – 1 t/m 11' gekregen. De hoogteaanduidingen lopen op van resp. 10, 20, 30, 40 en 45 meter rondom de start- en landingsbaan naar 50, 60, 70, 80, 90 en 100 meter in de buitenste cirkels. Deze contouren zijn één op één overgenomen uit het geldende luchthavenbesluit.

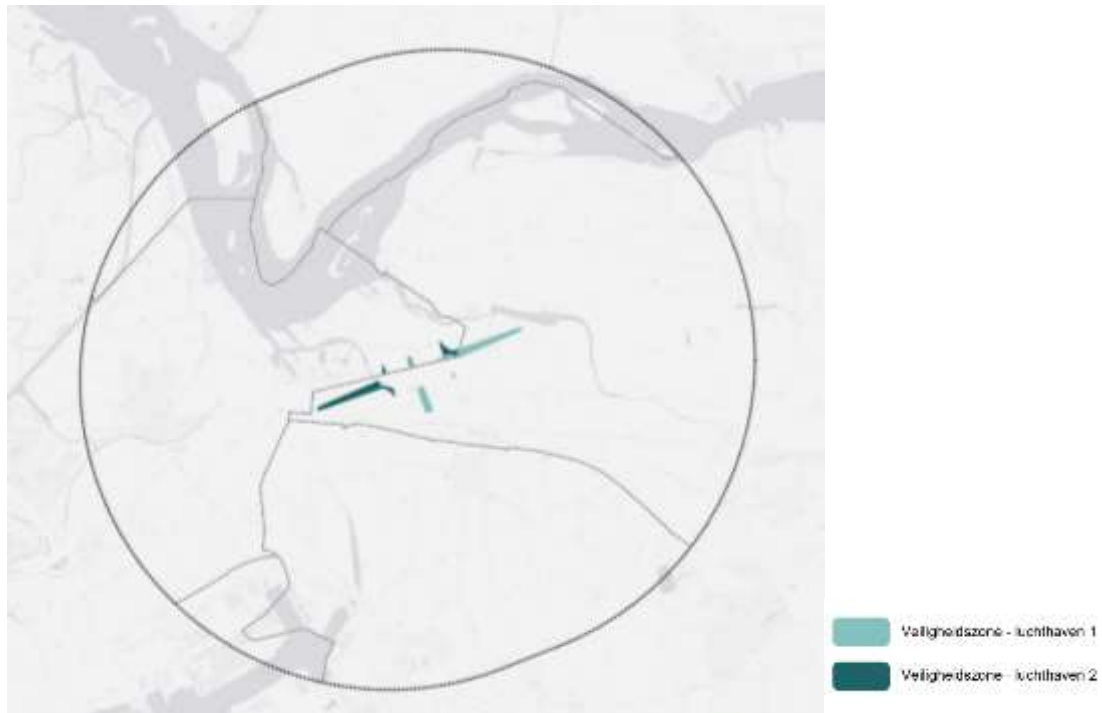
De aanduidingen zijn opgenomen om de maximale bouwhoogte ter plaatse te duiden. Bouwwerken met een hogere bouwhoogte zijn in principe niet toegestaan. Voor de aanduidingen 1 t/m 5 geldt een 'harde' regeling: bouwwerken van een hogere bouwhoogte zijn uitsluitend toegestaan mits deze ten behoeve van het vliegveld worden geplaatst. Voor de aanduidingen 6 t/m 11 geldt een 'zachte' regeling: hier kunnen ook bouwwerken worden geplaatst die de maximale bouwhoogte overschrijden, maar uitsluitend mits er door middel van een 'aeronautical study' is aangetoond dat het object geen gevolgen heeft op de veiligheid of gevolgen heeft voor de continuïteit van de vliegoperaties.



Afbeelding 3.20: overzichtskartaal ligging hoogtebeperkingen

Veiligheidszone - luchthaven 1 & 2

De veiligheidszones 1 en 2 (afbeelding 3.21) zijn overeenkomstig de PR 10^{-5} en 10^{-6} (plaatsgebonden risico) contouren uit het Luchthavenbesluit. Binnen deze veiligheidszones is nieuwbouw van burger- en bedrijfswoningen niet toegestaan, behalve als er sprake is van vervangende nieuwbouw of wanneer door de bevoegde minister (via IL&T) een verklaring van geen bezwaar is afgegeven.



Afbeelding 3.21: overzichtskartaal ligging aanduiding 'Veiligheidszone – luchthaven 1 en 2'

Luchtvaartverkeerszone

De luchtvaartverkeerszone is overeenkomstig het aanvullend beperkingengebied als buffer tussen het vliegveld en de omgeving opgenomen. In het Luchthavenbesluit is bepaald dat deze zone behouden blijft. De regeling is inhoudelijk overeenkomstig de onderliggende bestemmingsplannen.



Afbeelding 3.22: overzichtskartaal van de ligging van het aanvullend beperkingengebied (op de verbeelding de naam 'luchtvaartverkeerszone')

Helikopterspot

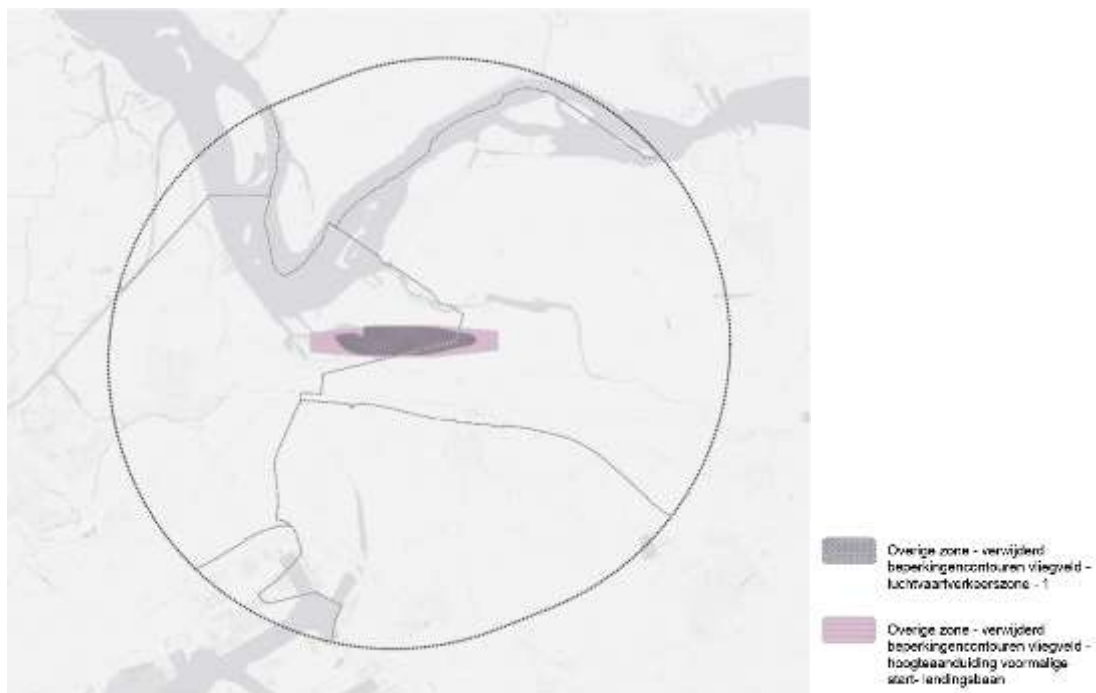
Ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van verkeer – helikopterspot” is het landen en opstijgen van helikopters voorzien (zie afbeelding 3.18). De ligging van deze aanduiding komt overeen met de ‘Verklaring veilig gebruik luchtruim luchthaven Midden-Zeeland’ voor de helikopterspot als afgegeven per beschikking door IL&T op 31 augustus 2021. Deze ligging is ruimtelijk relevant vanwege de diverse uit- en invliegsectoren, die vanuit onder meer het oogpunt van geluid planologische bescherming behoeven.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel worden algemene gevallen aangegeven waarvoor het inpassingsplan gewijzigd kan worden. Het gaat hierbij met name om ondergeschikte overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen ten behoeve van een technisch betere realisatie van bestemmingen, bouwwerken of als gevolg van de werkelijke toestand van het terrein. Ook kunnen de veiligheidszones worden gewijzigd, nadat is gebleken dat door aanpassing van de bedrijfsvoering, veranderde wetgeving, nieuwe inzichten dan wel nieuwe rekenmethoden, de plaatsgebonden risicocontour kleiner is geworden.

Overige regels

In dit artikel is geregeld dat de beperkingencontouren uit de onderliggende bestemmingsplannen worden wegbestemd. Deze zones, aangemerkt met de aanduidingen ‘luchtvaartverkeerszone – 1’, ‘vrijwaringszone - luchtvaartverkeer’ en ‘hoogteaanduiding vliegveld’ komen te vervallen.



Afbeelding 3.24: overzichtskartaal van de ligging waar diverse zones, die waren opgenomen ten behoeve van de voormalige start- en landingsbaan, komen te vervallen

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het inpassingsplan worden aangehaald.

3.3.3 Geometrische plaatsbepaling

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

4 Ruimtelijke Ordening

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan diverse beleidskaders op nationaal, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Voor wat betreft ruimtelijke aspecten is de toetsing toegespitst op de gronden van de gemeente Middelburg en Goes waar de feitelijke baanaanpassing (en daarmee de wijziging van enkelbestemmingen) plaatsvindt. Voor de overige vier gemeenten wijzigen enkel de hindercontouren van het vliegveld. Omdat op deze gronden geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, is sprake van een zogenoemd 'parapluplan', en wordt voor de toetsing aan het beleid verwezen naar de onderliggende (vigerende) bestemmingsplannen.

4.1 Kader en onderzoek

4.1.1 Nationaal beleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Onder de Omgevingswet komt er één rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. De eerste NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld op grond van de geldende regelgeving, omdat de Omgevingswet nog niet in werking is. De NOVI voldoet echter al wel aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de nationale omgevingsvisie in de zin van deze wet.

Ook in de toekomst moet Nederland een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving bieden en economisch kunnen floreren. Daarom is het van belang om inzicht te hebben in de opgaven waar Nederland voor staat. De druk op de ruimte, de leefomgeving, vraagt voortdurend om afweging van verschillende belangen. Internationale ontwikkelingen, de invloed van technologie en de groeiende verschillen tussen regio's vragen om snellere, creatieve en integrale afwegingen. Ook verandert het klimaat en moet zorgvuldiger worden omgegaan met energiebronnen en grondstoffen.

Het realiseren van een fysieke leefomgeving die dit toekomstperspectief mogelijk maakt, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden. In de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen voor het omgevingsbeleid, inclusief de opgaven en de rol van het Rijk in het realiseren van deze opgaven. Deze opgaven komen samen in vier prioriteiten. Deze prioriteiten vormen complexe, omvangrijke en dringende opgaven die voortkomen uit of samenhangen met grote transities. Deze prioriteiten zijn:

1. Naar een duurzame en concurrerende economie;
2. Naar een klimaatbestendige en klimaatneutrale samenleving;
3. Naar een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving;
4. Naar een waardevolle leefomgeving.

Deze vier opgaven kunnen alleen in samenhang verder worden gebracht wanneer aandacht is voor thema's die hier dwars doorheen lopen, zoals omgevingskwaliteit, gezondheid, cultuurhistorie, klimaatadaptatie, water, bodem, (nationale) veiligheid en milieukwaliteit. Volgens het Rijk is een gezonde leefomgeving een omgeving waar inwoners zich prettig voelen, die uitnodigt tot gezond gedrag en zo min mogelijk negatieve invloed heeft op de gezondheid.

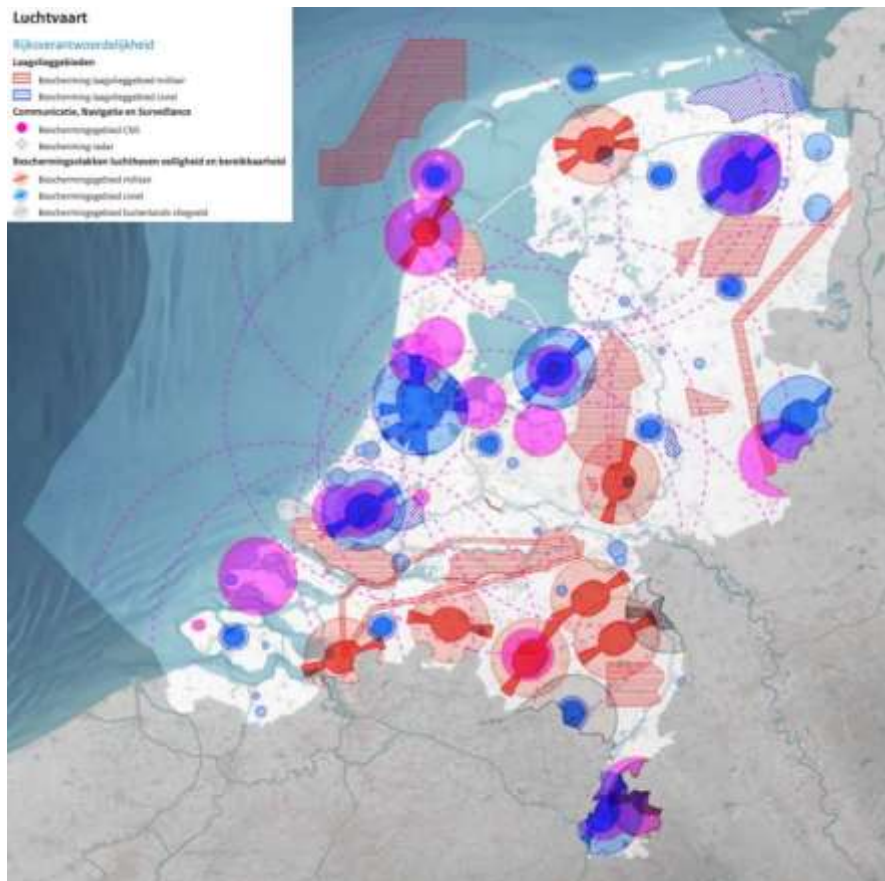
Een van de nationale opgaven is het onderhouden, verjongen, vernieuwen en verduurzamen van de bestaande infrastructuurnetwerken en het realiseren van de aanleg en uitbreiding van infrastructuur daar waar knelpunten niet met andere maatregelen kunnen worden voorkomen. Luchtvaart vormt één van de infrastructuurnetwerken.

Met de op 20 november 2020 vastgestelde Luchtvaartnota 2020-2050 werkt het kabinet aan een nieuw verbindend toekomstperspectief voor de luchtvaart, juist ook om de luchtvaartsector duidelijke richtlijnen te kunnen bieden voor na de coronacrisis. Het luchtvaartbeleid wordt anders. Kwaliteit komt centraal te staan en van ongeclausuleerde groei is niet langer sprake meer. De Luchtvaartnota 2020-2050 bevat een nieuwe koers naar een veilige en duurzame luchtvaartsector die Nederland goed verbindt met de rest van de wereld, met heldere regels en voorwaarden voor de ontwikkeling van de civiele luchtvaart, zowel passagiers als goederen. Daarbij geldt dat groei door de sector verdiend moet worden. Dit kan alleen wanneer er eerst sprake is van een vermindering van de negatieve effecten van de luchtvaart voor de leefomgeving en het klimaat.

De ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 is opgebouwd rond vier publieke belangen. Het geformuleerde beleid draagt bij aan de borging van:

1. Nederland veilig in de lucht en op de grond;
2. Nederland goed verbinden;
3. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving;
4. Nederland duurzaam.

De Rijksoverheid gaat sturen via heldere randvoorwaarden voor groei vanuit de voorgenoemde publieke belangen. De capaciteit in de lucht en op de grond is de uitkomst daarvan. De luchtvaart zal daarnaast, net als andere modaliteiten, transparant moeten opereren met de omgeving.



Afbeelding 4.1.: Nationale kaart Luchtvaart, met als aanduiding 'Beschermingsgebied civiel' ter hoogte van Vliegveld Midden-Zeeland (bron: NOVI)

Doorwerking in het plangebied

Voorliggend plan ziet toe op de rotatie en verplaatsing van de bestaande start- en landingsbaan van Vliegveld Midden-Zeeland. Er wordt met dit plan geen capaciteit toegevoegd of een wijziging aangebracht in (verdeling van) het vliegverkeer. De huidige werking van het vliegveld blijft intact. Met de baanaanpassing ontstaat een grotere veiligheid van de aanvliegeroutes en worden bestaande woningen en recreatiegebieden ontzien qua geluid. Dit past binnen de nationale belangen zoals geformuleerd in de NOVI en de Luchtvaartnota 2020-2050.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte en geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Een vitaal en mooi landelijk gebied is van belang voor een goed leef- en vestigingsklimaat en voor recreatie en toerisme.

Doorwerking in het plangebied

Luchtkwaliteit, geluidsoverlast, wateroverlast, waterkwaliteit, bodemkwaliteit en het transport van gevaarlijke stoffen kennen een grote samenhang met de andere nationale belangen. Om toekomstige kosten en maatschappelijke schade te voorkomen, moeten bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen de milieueffecten worden afgewogen. Deze afweging wordt mede gemaakt op basis van het Milieueffectrapport. Het Rijk stelt de nationale kaders hiervoor vast in de Wet Milieubeheer op basis van Europese richtlijnen voor projecten en programma's. Bij mogelijke negatieve milieueffecten wordt gekeken waar aanpassingen in beleid en regelgeving eventueel nodig en mogelijk zijn. In het kader van dit inpassingsplan is door de Provinciale Staten van Zeeland besloten dat de milieueffecten gering zijn, en dat geen MER hoeft te worden opgesteld (zie voorts hoofdstuk 2).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro (voorheen AMvB Ruimte) bevat inhoudelijke regels van de Rijksoverheid waaraan ruimtelijke plannen moeten voldoen. Het Barro bevat regels over projecten met landelijke impact.

Doorwerking in het plangebied

Het Barro is niet van invloed op dit inpassingsplan en bevat geen specifieke regels voor het plangebied.

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6. Bro)

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.

Overheden die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk willen maken, moeten conform artikel 3.1.6. sub 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) standaard een aantal stappen zetten die borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling wordt gekomen. Ruimtelijke besluiten moeten aandacht besteden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking

Bij de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking dient voor een stedelijke ontwikkeling achtereenvolgens te worden aangetoond of er een actuele regionale behoefte is (trede 1), of deze behoefte in bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen (trede 2), en of de locatie multimodaal is of kan worden ontsloten (trede 3).

De Ladder is alleen van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe bestemmings- of inpassingsplan meer bebouwing mogelijk maakt, of dat er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Voorliggend plan ziet in een baanaanpassing van een bestaande start- en landingsbaan. De ruimtelijke (groene) inrichting blijft aanwezig en er worden geen nieuwe bouw mogelijkheden toegevoegd. Daarmee vindt geen significante wijziging plaats en blijft de aard en omvang van de

ontwikkeling beperkt. Er is derhalve geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Toetsing aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking is niet benodigd.

Wet luchtvaart

Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer en gebruik van het lucht-ruim. In de Wet luchtvaart en bijbehorende regelgeving zijn minimumeisen opgenomen voor luchtvaartactiviteiten. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen luchthavens van nationale en regionale betekenis. Luchthavens van nationale betekenis zijn de luchthavens van Schiphol, Eelde, Lelystad, Maastricht, Eindhoven en Rotterdam. Dit zijn vliegvelden die internationale vluchten met grote toestellen kunnen ontvangen en belangrijk zijn voor de economie. Voor deze luchthavens is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag.

Naast de nationale luchthavens zijn er ook luchthavens van regionale betekenis. Deze luchthavens vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincies. Provincies zijn bevoegd aanvullende eisen te stellen aan luchthavens van regionale betekenis. Deze aanvullende eisen kunnen worden vastgelegd in een luchtvaartverordening. Door de provincie Zeeland zijn aanvullende eisen vastgelegd in de Luchtvaartverordening Zeeland (zie paragraaf 4.1.2). Met een luchthavenbesluit bepaalt de provincie uiteindelijk onder andere hoeveel gebruiksruimte een regionale luchthaven krijgt (zie ook paragraaf 4.1.2). Provincies zijn verder verantwoordelijk voor het toezicht op luchthavens van regionale betekenis.

Doorwerking in het plangebied

Vliegveld Midden-Zeeland is een luchthaven van regionale betekenis. De voorbereiding en benodigde onderzoeken rondom de baanaanpassing zijn in nauw overleg met de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) en de Provincie tot stand gekomen. De veiligheids- en geluidscontouren van het vliegveld, conform het geldend Luchthavenbesluit, zijn opgenomen op de verbeelding van het voorliggende inpassingsplan. De milieueffecten van de baanaanpassing zijn daarnaast zodanig gering, dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld (hoofdstuk 2). De werking van de luchthaven blijft gewaarborgd en is daarmee in lijn met de Wet luchtvaart.

Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT)

Regels over de aanleg, inrichting, uitrusting en het gebruik van luchthavens met het oog op de veiligheid staan in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (RVGLT). Zowel de luchthavens van nationaal belang die niet vallen onder de EU-verordening 2018/1139 als de luchthavens van regionaal belang, zijn ingericht en uitgerust volgens de Internationale burgerluchtvaartvoorschriften zoals opgenomen in de ICAO annex 14 Aerodromes, volume I. Voor helikopterluchthavens geldt ICAO annex 14, volume II heliports. De standaarden en voorschriften vanuit ICAO annex 14 (volume II) zijn voor Nederland vastgelegd in de RVGLT.

4.1.2 Provinciaal beleid

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Op 1 januari 2023 treedt naar verwachting de Omgevingswet in werking. In de Omgevingswet worden alle bestaande wetten die te maken hebben op de fysieke leefomgeving samengevoegd. In de omgevingsvisie legt de Provincie Zeeland al haar doelen en ambities voor de lange termijn vast. In de Omgevingsvisie worden verschillende onderwerpen benoemd, zoals wonen, landbouw en circulaire economie, maar bijvoorbeeld ook cultureel erfgoed, recreatie en leefbaarheid.

De Zeeuwse Omgevingsvisie 2021 is op 12 november 2021 vastgesteld onder de huidige wetgeving (zoals de Wro, Wm, Waterwet) en voldoet aan de eisen die de toekomstige Omgevingswet stelt aan een Omgevingsvisie. Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de Omgevingsvisie van rechtswege een Omgevingsvisie onder de Omgevingswet.

In de Omgevingsverordening Zeeland wordt het beleid uit de Zeeuwse Omgevingsvisie vervolgens verankerd. De nog vigerende Omgevingsverordening provincie Zeeland 2018, en de in voorbereiding zijnde ontwerp Omgevingsverordening Zeeland komen verderop in deze paragraaf aan bod.

Milieu - Luchtvaart

Vliegveld Midden-Zeeland is als regionaal vliegveld belangrijk voor recreatie, de economie en werkgelegenheid. Hiervoor is een luchthavenbesluit genomen. Dit vliegveld geeft ruimtelijke hoogtebeperkingen als gevolg van aan- en afvliegroutes en beperkingen vanwege geluid en externe veiligheid. Naast dit vliegveld zijn er in Zeeland nog een aantal helikopterhavens, waarvoor ook een luchthavenbesluit nodig is, en twee zweefvliegvelden (Burgh Haamstede en Axel) die onder een luchthavenregeling vallen.

De provincie streeft naar het beperken en voorkomen van geluidsoverlast en behoud en continuering van bestaande luchtvaartterreinen binnen de voor deze luchthaventerreinen geldende besluiten en/of regelingen. Het uitbreiden of wijzigen van bestaande luchthaventerreinen is in principe alleen mogelijk als er geen structurele toename is van geluid en/of vergroting van het beperkingengebied, tenzij het een concentratiegebied van activiteiten betreft die wat betreft milieu-impact gelijksoortig zijn (bijvoorbeeld gezonde industrieterreinen). Nader afgewogen dient te worden in hoeverre in geval van raakvlakken met ander beleid hiervan kan worden afgeweken. De draaiing van de baan van het vliegveld Midden Zeeland is hier een concreet voorbeeld van.

Transport en infrastructuur - Vliegvelden en luchtvaart

Vanaf vliegveld Midden-Zeeland wordt per helikopter naar offshore windmolenparken gevlogen. In het algemeen geldt dat helikopters en vliegtuigen niet onnodig over stedelijk gebied mogen vliegen.

In de Omgevingsverordening Zeeland 2018 is de juridische doorvertaling van bovenstaand beleid verankerd. Dit kader wordt in de subparagraaf hierna behandeld.

Doorwerking in het inpassingsplan

Voorliggend plan is op de verschillende onderdelen die van toepassing zijn op het plangebied, niet in strijd met de Zeeuwse Omgevingsvisie 2021. De baanverdraaiing van vliegveld Midden-Zeeland wordt genoemd als concreet voorbeeld van een wijziging van een bestaand luchthaventerrein. De beoogde baanaanpassing heeft, zoals blijkt uit de mer-beoordelingsnotitie en het addendum, geen belangrijke nadelige effecten op het milieu. Een en ander is in de navolgende hoofdstukken uitgebreid onderbouwd.

Omgevingsverordening Zeeland 2018

In de Zeeuwse Omgevingsverordening is het beleid uit de Zeeuwse Omgevingsvisie vervolgens verankerd. De Omgevingsverordening provincie Zeeland 2018 (actualisatieplan 7) is op 29 juni

2021 in werking getreden. Op dit moment is de ontwerp Omgevingsverordening Zeeland in de maak.

In de verordening staan de (juridische) regels als doorvertaling van het beleid uit de visie. Relevant voor het plan zijn de volgende regels:

Kaart 12: Landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische elementen

Op de kaarten, die horen bij de verordening, zijn in de nabijheid van het vliegveldterrein diverse aanwezige landschappelijke structuren aanwezig. Er dient te worden afgewogen of de voorgenomen ontwikkeling impact heeft op de samenhang van landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische structuren in de omgeving.

De aanwezige landschappelijke elementen en groenstructuren zijn op kaart 12, behorend bij de Omgevingsverordening Zeeland 2018, aangemerkt als karakteristiek landschap (afbeelding 4.2). In de toelichting bij een bestemmings- of inpassingsplan waarin wijzigingen plaatsvinden in deze groenstructuren, dient te worden aangetoond dat er geen significante vermindering plaatsvindt van de oppervlakte of samenhang tussen de gronden (of elementen, in het geval die aanwezig zijn). Als er op de aangewezen landschappelijke gronden ander grondgebruik wordt voorzien, mag in brede zin geen aantasting en vermindering plaatsvinden ten opzichte van het voorafgaande bestemmingsplan.

Doorwerking in het plangebied

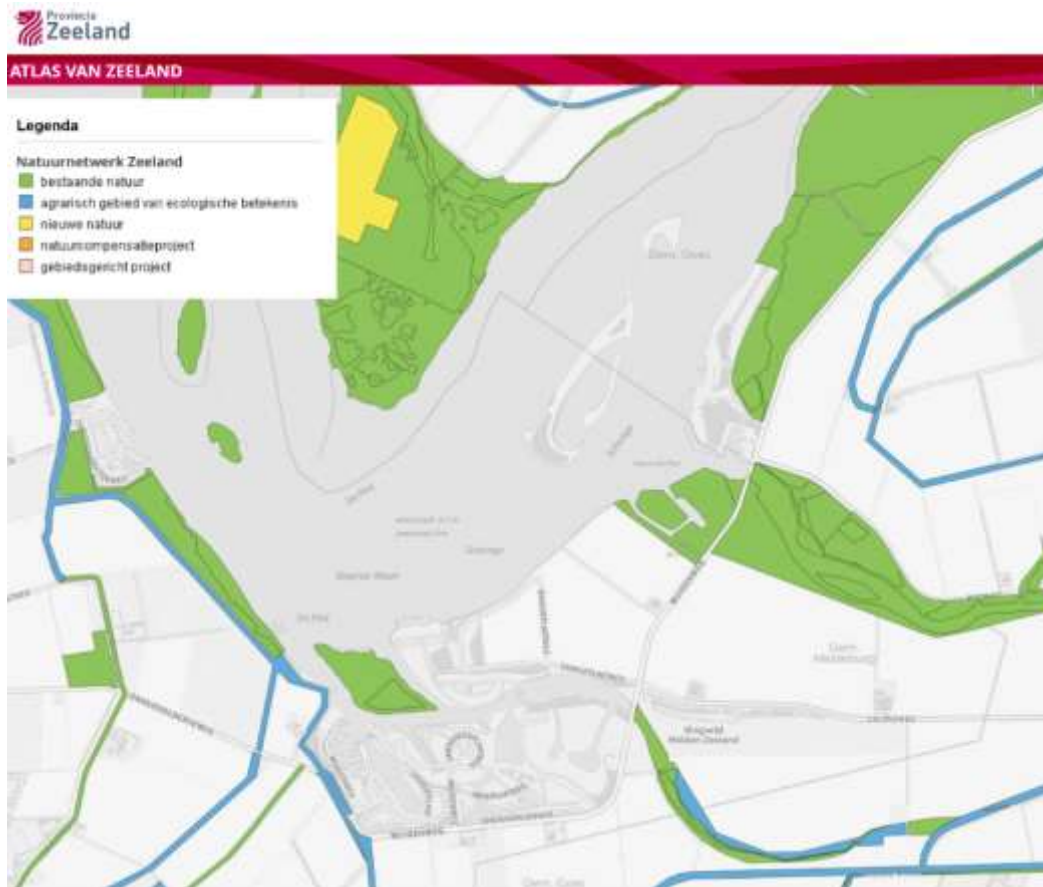
De plek waar de bestemmingswijziging plaatsvindt, en de nieuwe start- en landingsbaan wordt gerealiseerd, is niet aangemerkt als specifiek waardevol onderdeel van de landschappelijke structuur in de omgeving. Het open, agrarisch landschap ter hoogte van het vliegveldterrein draagt wel bij aan het contrast tussen de diverse landschappelijke lijnen en vlakken in de buurt, zoals de oevers van de Lemmerkreek en natuurgebied de Piet. Zowel de bestaande inrichting, als de inrichting na de baanrotatie, is overwegend groen en blijft vrij van bebouwing. Daarmee is geen sprake van aantasting van het landschap.

De oevers van de Lemmerkreek aan de zuidzijde en natuurgebied de Piet ten noorden van het vliegveld, zijn wel aangemerkt als karakteristieke landschapselementen. Deze zijn niet gelegen ter plaatse van de start- en landingsbaan. Hier zijn ten opzichte van de voorgaande bestemmingsplannen ook geen wijzigingen voorzien in het grondgebruik of de inrichting. Op de gronden ten zuidwesten van de start- en landingsbaan stonden enkele bomen aan de oevers van de Lemmerkreek. Deze bomen hadden een hoogte van 11 tot 15 meter, waar de maximale hoogte 10 meter mocht bedragen. Deze bomen konden niet worden verplaatst, en zijn daarom door het waterschap verwijderd.

Afwegingszone natuurgebieden

De begrenzing van de gebieden die tot het Natuurnetwerk Zeeland behoren zijn tevens opgenomen in de kaart Natuur en Landschap, behorend bij de Atlas van Zeeland (afbeelding 4.3). Aan noordzijde van het plangebied ligt natuurgebied de Piet, en aan de zuid- en zuidwestzijde is een krekensstructuur aanwezig. Deze gebieden zijn op kaart 9 bij de Omgevingsverordening Zeeland 2018 aangemerkt als bestaande onderdelen van het Natuurnetwerk Zeeland. De voorgenomen baanaanpassing vindt niet plaats op gronden die tot deze natuurgebieden behoren. De inrichting van het landschap blijft nagenoeg gelijk: de uitstraling van de start- en landingsbaan is vrijwel gelijk aan de overige agrarische inrichting van het gebied.

*Inpassingsplan “Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland”
Toelichting
Voorontwerp, juni 2022*



Afbeelding 4.3.: uitsnede kaart Natuur en Landschap ter hoogte van het plangebied (bron: Atlas van Zeeland, Provincie Zeeland)

Landschap en erfgoed

In artikel 2.28 Landschap en erfgoed zijn regels opgenomen voor landschappen, landschapselementen, cultuurhistorisch waardevolle boerderijen of cultuurhistorische elementen. Hierbij wordt verwezen naar bijlage G in bijlage 12 bij de verordening, waarin vlakelementen zoals krekensrestanten en gronden behorend tot het Natuurnetwerk Zeeland zijn opgenomen. De waarden moeten in de toelichting van een bestemmingsplan of inpassingsplan worden beschouwd en er moet worden aangetoond dat de cultuurhistorische waarden, en de samenhang tussen gronden of elementen, niet significant worden aangetast.

Aan de zuidzijde van het vliegveld ligt een krekensstructuur. Deze structuur is aangewezen als bestaand natuurgebied. Op deze gronden vindt geen wijziging plaats. Er gaat geen oppervlakte aan natuurgebied verloren. Door eenzelfde inrichting van de nieuwe start- en landingsbaan te hanteren, met een groene uitstraling, blijft de inrichting en samenhang van het landschap vrijwel gelijk. Zodoende wordt de landschappelijke structuur in de omgeving niet verstoord.

Conclusie

Het plan voorziet niet in aantasting van bestaande landschappelijke structuren zoals aangewezen in de Omgevingsverordening 2018. Er gaan geen karakteristieke natuurgebieden verloren. De karakteristiek van het gebied wordt niet onevenredig aangetast.

De nieuwe ontwerp Omgevingsverordening Zeeland heeft vanaf 11 januari tot en met 21 februari 2022 ter inzage gelegen. Zodra de omgevingsverordening is vastgesteld, wordt deze paragraaf herzien.

Luchtvaartverordening Zeeland

Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer en gebruik van het luchtruim. In de Wet luchtvaart en bijbehorende regelgeving zijn minimumeisen opgenomen voor luchtvaartactiviteiten. Naast deze minimumeisen kan een provincie aanvullende regels stellen. Door de provincie Zeeland zijn deze vastgelegd in de Luchtvaartverordening Zeeland.

Provinciale Staten van de provincie Zeeland hebben op 16 december 2011 de Luchtvaartverordening Zeeland vastgesteld. Deze verordening is in werking getreden op 25 januari 2012. De Luchtvaartverordening bevat regels ten behoeve van het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit voor een luchthaven gelegen in de provincie Zeeland. Daarnaast bevat de verordening regels die noodzakelijk zijn voor het houden van toezicht op de luchthaven conform de Wet luchtvaart (zie paragraaf 4.1.1).

Luchthavenbesluit Midden-Zeeland

Voor luchthavens die meer dan twaalf dagen per jaar worden gebruikt, is een Luchthavenbesluit van de provincie nodig. Een Luchthavenbesluit is nodig als er milieueffecten (geluid en externe veiligheid) buiten het luchthaventerrein zijn. De gebruiksruimte voor vliegveld Midden-Zeeland is vastgelegd in het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland 2020 (geldend per 25-11-2021, zie ook paragraaf 4.1.1).

Vliegbewegingen

Op 1 november 2013 heeft Provinciale Staten van de provincie Zeeland de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vastgesteld. De verordening is op 15 april 2014 in werking getreden. In de verordening is opgenomen dat op vliegveld Midden-Zeeland uitsluitend burgerluchtverkeer met vliegtuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg, helikopters met een maximaal startgewicht van 6.000 kg, gyroplanes, zweefvliegtuigen en vrije ballonnen is toegestaan. Het maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar met burgervliegtuigen, helikopters, gyroplanes, militaire vliegtuigen en helikopters op de luchthaven is vastgesteld op 45.758. Binnen dit maximaal aantal vliegbewegingen per gebruiksjaar is het toegestaan maximaal 800 bewegingen met helikopters te laten plaatsvinden, waarvan maximaal 60 bewegingen buiten de daglichtperiode mogen plaatsvinden ten behoeve van helikopters in het kader van spoedeisende hulpverlening en/of de uitoefening van politietaken.

Op 10 juli 2020 is door Provinciale Staten besloten het Luchthavenbesluit te wijzigen in verband met het verhogen van het aantal helikopters op de luchthaven, die worden ingezet voor het opzetten en onderhouden van windparken. Ook het aanpassen van de helikopterspot is hierin meegenomen. In totaal worden 4.000 helikopterbewegingen mogelijk gemaakt (tabel 4.1). Tegenover de extra helikopter mogelijkheden staat een verlaging met eenzelfde aantal van de hoeveelheid klein luchtvaartverkeer. Daarmee blijft het maximaal toegestane aantal vliegbewegingen gelijk. Daarnaast geldt er ook een maximale geluidsruimte. Deze bestaat uit de optelsom van het geluid dat alle vliegtuigen en helikopters produceren, die aankomen op en vertrekken van het vliegveld (ieder type heeft een eigen, berekende geluidproductie). De totale maximale geluidsruimte van het vliegveld blijft gelijk. Beide maxima bestaan naast elkaar. Het maximum dat als eerste wordt

bereikt, is maatgevend en bepaalt wanneer er geen vliegbewegingen meer mogelijk zijn. Bij de inpassing van dit aantal helikopterbewegingen is aandacht besteed aan een ligging van de helikopterroutes. Door een nieuwe invliegroute vanuit het zuiden blijft het effect op de omgeving gering. Op 25 november 2021 is het nieuwe Luchthavenbesluit van kracht geworden, waarmee de verhoging van helikopterbewegingen en aanpassing van de helikopterspot zijn geregeld.

PM na besluit PS over het Lhb wordt tekst toegevoegd over de opvolgende wijziging Lhb ten behoeve van baanrotatie start- en landingsbaan en optimalisatie helikopterspot.

Verkeerssoort	Klein verkeer	Helikopters
Luchthavenbesluit (2014)	45.758	800
Luchthavenbesluit – Verhoging helikopterbewegingen (definitieve wijziging LHB)	42.558	4.000
Luchthavenbesluit – Baanrotatie i.c.m. baanverplaatsing (nieuw)	42.558	4.000

Tabel 4.1.: Aantallen luchtvaartbewegingen per verkeerssoort en per Luchthavenbesluit voor luchthaven Midden-Zeeland

In de verordening zijn tevens de beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart vastgelegd. Deze beperkingengebieden bestaan uit de volgende contouren:

- de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risico contouren;
- de geluidscontour 56 dB(A) L_{den} ;
- de contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.

Op basis van artikel 8.9 van de Wet Luchtvaart kunnen Gedeputeerde Staten voor bepaalde ruimtelijke initiatieven een verklaring van geen bezwaar afgeven. Dit kan pas nadat de ILT heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door de verklaring niet wordt geschaad.

Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim

Voordat een luchthavenbesluit of regeling in werking kan treden moet namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat een VVGL worden afgeven. De provincies vragen, ook namens de exploitant (beheerder) van een luchthaven, een VVGL aan bij de ILT. Bij de beoordeling van de aanvraag toetst de ILT of de beoogde luchtvaartactiviteit past binnen de bestaande luchtruimstructuur. Het doel hierbij is om het luchtruimgebruik vanaf de verschillende soorten luchthavens en luchtverkeer op elkaar af te stemmen.

De ILT vraagt, afhankelijk van de locatie en het soort luchtverkeer, de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) om advies. De ILT weegt dit advies bij de formele behandeling en beoordeling van de aanvraag voor de afgifte van de Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim.

Doorwerking in het plangebied

De werking en inpassing van het vliegveld na de baanaanpassing is vastgelegd in het Luchthavenbesluit Midden-Zeeland. Het besluit is tevens getoetst en goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving & Transport, waarbij een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) is afgegeven (datum t.z.t invoege). De regels van dit inpassingsplan borgen de beperkingengebieden zoals

bedoeld in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart. Daarmee is het plan in lijn met het luchthavenbesluit.

Milieuprogramma Provincie Zeeland 2018 - 2022

Het Milieuprogramma is uitvoeringsbeleid van de Provincie Zeeland en heeft als doel het beschermen en het versterken van de milieukwaliteit van de (Zeeuwse) fysieke leefomgeving. Het milieuprogramma bestaat uit de wettelijke taken die de Provincie Zeeland heeft vanuit de Rijksoverheid en daarnaast ook uit de opgaven die gedefinieerd zijn in het Omgevingsplan Zeeland 2018. Het Milieuprogramma is op 26 oktober 2018 door Provinciale Staten vastgesteld.

Toekomstbestendige, bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving

Bij het groenblauwe en landelijke karakter van de provincie Zeeland past vanzelfsprekend een adequate milieukwaliteit. De aantrekkelijkheid van Zeeland als woongebied en voor toeristen en recreanten wordt hierdoor versterkt. De provincie voorkomt waar dat noodzakelijk is en technisch en financieel haalbaar, geluid-, geur en lichthinder afkomstig van provinciale wegen en de bedrijven waarvoor zij bevoegd gezag zijn op basis van de Wet milieubeheer. Nieuwe situaties met overlast worden voorkomen. De wettelijke normen worden strikt gehanteerd. Voor de invulling van het acceptabel hinderniveau en voor een goede afstemming met het ruimtelijk beleid wordt een toetsingskader gehanteerd waarbij de hinderlijkheid, de tijd en aard van de bestemming worden meegewogen.

Doorwerking in het plangebied

In het kader van de mer-beoordeling zijn diverse milieuaspecten afgewogen. In deze m.e.r.-beoordelingsnotitie wordt aangetoond dat er geen sprake is van milieukundige belemmeringen om de vliegveldbaan te roteren en te verplaatsen. Het plan heeft positieve effecten voor veiligheid en geluid ter plaatse van omliggende recreatiegebieden. Voorliggend plan is in lijn met het Milieuprogramma van de Provincie Zeeland. Een uitgebreide toelichting op de relevante regelgeving, onder meer vanuit de Wet milieubeheer, is opgenomen in hoofdstuk 9.

Gebiedsvisie Veerse Meer 2020-2030

Op 8 oktober 2021 hebben Provinciale Staten de Gebiedsvisie Veerse Meer 2020 – 2030 vastgesteld. De baanaanpassing is hierin als een gegeven beschouwd. In de gebiedsvisie is – in navolging van de Kustvisie – een tweeledige strategie voor ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt:

1. Beschermen, versterken en beleven van bestaande kwaliteiten
2. Ontwikkelen van nieuwe kwaliteiten: de aandachtsgebieden

Met deze strategie wordt de komende 10 jaar de nadruk gelegd op kwaliteitsbewaking van het gebied (bescherming, herstel, onderhoud, beleving). Er worden geen nieuwe permanente recreatieve ontwikkelingen meer toegestaan, tenzij deze in de context van een aandachtsgebied bijdragen aan daar geldende knelpunten of opgaven.

Doorwerking naar het plangebied

De Gebiedsvisie Veerse Meer 2020-2030 heeft de baanaanpassing als uitgangspunt genomen, die met dit inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt. De baanaanpassing zal daarom niet conflicteren met de visie.

4.1.3 Gemeentelijk beleid

Gemeente Middelburg

Kwaliteitsatlas 2030

In 1998 heeft de gemeenteraad van Middelburg de Kwaliteitsatlas 2030 vastgesteld, die is herzien in 2010. Deze kwaliteitsatlas schetst een integraal toekomstbeeld van Middelburg tot 2030, met daarbij de ontwikkelingen per sector (wonen, sociale structuur, milieu en water, mobiliteit, werken, natuur en landschap, recreatie en toerisme, kunst en cultuur, financiën), die nodig zijn om dit beeld te bereiken.

De atlas geeft richtlijnen voor 'een goede ordening', die er op hoofdlijnen voor zorgt dat diverse functies en activiteiten op logische wijze in elkaar grijpen. Functies die elkaar versterken of elkaar positief beïnvloeden kunnen worden geclusterd, terwijl functies die elkaar hinderen zo veel mogelijk uit elkaar geplaatst worden. Dit beperkt onnodige mobiliteit, voorkomt onnodige hinderwende maatregelen en bevordert het welzijn van de Middelburgers.

Ter plaatse van het Veerse Meer en het vliegveld is de 'goede ordening' beschreven als het zorgen voor ruimte voor luchtvaart en recreatie naast elkaar. Daarbij is het maken van heldere afspraken over de verdeling van de beschikbare ruimte (contouren) van belang. In het document staat vermeld dat Middelburg meewerkt aan het verkrijgen van een harde baan. Deze (uiteindelijk halfverharde) baan is inmiddels gerealiseerd. Verder is het beleid er op gericht het vliegveld qua gebruik minimaal in de huidige omvang in stand te houden.

De kwaliteitsatlas is formeel gezien vigerend beleid, maar op een aantal punten inmiddels achterhaald. De gemeente is daarom bezig om een nieuwe visie op te stellen. Onder de noemer Middelburg2050 maakt de gemeente Middelburg samen met inwoners, ondernemers en andere overheden een gemeentelijke Omgevingsvisie, zoals bedoeld onder de Omgevingswet.

Doorwerking in het plangebied

Met de voorgenomen baanaanpassing wordt aangesloten op de ambitie om recreatie en luchtvaart beter op elkaar af te stemmen. Daarbij wordt het recreatiegebied Oranjeplaat inclusief het Waterpark Veerse Meer ontzien qua geluid en vliegen de vliegtuigen niet meer direct over de vakantiewoningen en chalets. Daarmee wordt de geluidsbelasting in de omgeving verlaagd en is sprake van een grotere vliegveiligheid. De halfverharde start- en landingsbaan is in 2017 aangelegd. Op de nieuwe locatie zal eenzelfde baan worden gerealiseerd. Het plan past binnen de kaders van de Kwaliteitsatlas.

Gemeente Goes

Structuurvisie #Goes2040

In juni 2012 heeft de gemeente Goes de structuurvisie #Goes 2040 vastgesteld. Goes ligt in het hart van de Bevelanden en levert een belangrijke bijdrage aan de Zeeuwse economie. Het is een aantrekkelijke woongemeente met een monumentale binnenstad en daar rondom veilige, ruime en groene woonmilieus. De agrarische functie is een belangrijke motor van het buitengebied, zowel vanuit economisch als landschappelijk perspectief. Hiermee vormt deze sector een belangrijk onderdeel van de kracht van het Goese landschap.

Het vliegveld Midden-Zeeland is gelegen in het landschap van de Wilhelminapolder en de Schenge. Dit is een zeer open landschap met een enorme weidsheid en een duidelijke structuur met grote kavels en rechte wegen en dijken. Voorop staat het behouden van deze kenmerken van de open polder met de karakteristieke bebouwing.

Doorwerking in het plangebied

Met de voorgenomen baanaanpassing blijft het open karakter van het terrein in tact. Er is geen nieuwe bebouwing of beplanting voorzien op het vliegveldterrein. Daarmee is het plan in lijn met de structuurvisie #Goes 2040.

4.2 Conclusie

Ten aanzien van het voorliggende inpassingsplan worden vanuit het geldende Rijksbeleid geen specifieke uitspraken gedaan. Er wordt voldaan aan het provinciale beleid; het provinciale Omgevingsplan en de bijbehorende Omgevingsverordening van de provincie Zeeland. Verder zijn de veiligheidscontouren van het vliegveld overeenkomstig het luchthavenbesluit opgenomen op de verbeelding van het inpassingsplan. Tot slot is de baanrotatie in lijn met de beleidskaders van de onderliggende gemeenten Goes en Middelburg.

5 Ecologie

5.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

Soortenbescherming

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan of inpassingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De Wnb ziet ook op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en HrI-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

5.2 Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn twee ecologische onderzoeken uitgevoerd^{7,8}. De belangrijkste conclusies zijn hieronder opgenomen, de volledige rapportages van de onderzoeken zijn als bijlagen bij het inpassingsplan gevoegd. In de rapportages wordt gesproken over het 'projectgebied'. Dit gebied omvat de gronden waar de baanaanpassing plaatsvindt. In de betreffende bijlagen is de begrenzing verduidelijkt.

Soortenbescherming

Om de aanwezige wettelijk beschermde plant- en diersoorten in en direct rondom het plangebied in beeld te brengen zijn verkennende onderzoeken uitgevoerd. Uit de quick scan (bijlage 4) blijkt het volgende:

Konijn en haas

Tijdens het eerste veldbezoek zijn op diverse plaatsen plukken vacht van hazen aangetroffen. Verder zijn er waarnemingen bekend van haas en konijn in de directe omgeving van het projectgebied. Bij besluit van PS van 8 december 2020 vallen haas en konijn niet meer onder 'vrijgestelde soorten' in de provincie Zeeland. Omdat het projectgebied bestaat uit agrarische percelen en grasland, en dit leefgebied is van haas en konijn moet er aanvullend onderzoek verricht worden naar de aanwezigheid van haas en konijn op deze percelen.

Overige zoogdieren

De aanwezige vossen en mogelijk aanwezige soorten egel, en algemene muizen zijn beschermd conform de Wet natuurbescherming 'andere soorten', maar staan ook in de categorie 'vrijgestelde soorten'. Dit houdt in dat bij uitvoering van de werkzaamheden een vrijstelling geldt voor deze soorten. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht voor de uitvoerende partij.

Vogels

De wilgenbosjes en het bramenstruweel zijn geschikt als broedbiotoop voor zangvogels en de rietkragen zijn geschikt als broedbiotoop voor riet- en watervogels. Daarnaast gebruiken diverse vogels het projectgebied als foerageergebied. Gedurende het broedseizoen mogen daarom geen werkzaamheden worden uitgevoerd die leiden tot een verstoring of vernietiging van de exemplaren en/of nesten van deze soortgroepen.

Advies

⁷ Bijlage 4: Rapportage quickscan flora & fauna Wet natuurbescherming Baanrotatie, Gras Advies, 29 juni 2021

⁸ Bijlage 6: Rapportage aanvullend onderzoek flora & fauna Wet natuurbescherming Baanrotatie, Gras Advies, PM

Geadviseerd wordt de werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen om. Het broedseizoen is globaal aan te geven tussen 15 maart en 15 juli, afhankelijk van de weersomstandigheden. Eerdere en latere broedgevallen zijn ook beschermd conform de Wet natuurbescherming. Verder geldt te allen tijde de zorgplicht.

Omdat het projectgebied bestaat uit agrarische percelen en grasland, en dit leefgebied is van haas en konijn moet er aanvullend onderzoek verricht worden naar de aanwezigheid van haas en konijn op deze percelen. Het aanvullend onderzoek is opgenomen als bijlage 6. De resultaten zijn hieronder beknopt toegelicht.

PM aanvullende onderzoeksresultaten konijn en haas worden toegevoegd zodra beschikbaar

Gebiedsbescherming

Doordat het plangebied is gelegen nabij Natura 2000-gebieden zijn effecten van het planvoornemen niet op voorhand uit te sluiten. Om die reden is binnen de hiervoor vermelde onderzoeken in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) tevens onderzoek gedaan naar de effecten van het planvoornemen op beschermde Natura 2000-gebieden.

Relevante Natura 2000-gebieden

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Veerse Meer op ca. 800 meter afstand. De effecten van het planvoornemen dienen door de korte afstand op dit Natura 2000-gebied nader beschouwd te worden.

Andere Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand (> 7 kilometer) van het plangebied. Het gaat om de Natura 2000-gebieden Voordelta, Oosterschelde, Westerschelde en Manteling van Walcheren gelegen. Door de afstand van deze overige gebieden tot het plangebied en de aard van het planvoornemen zijn effecten in deze gebieden niet te verwachten anders dan mogelijk door stikstofdepositie.

Effecten planvoornemen op Veerse Meer

In de gebruiksfase kunnen, net als in de bestaande situatie, opstijgende en landende vliegtuigen zichtbaar zijn vanuit het Veerse Meer. Voor het luchtruim boven het Veerse Meer gelden beperkingen m.b.t. vliegverkeer zoals vastgelegd in het toegangsbeperkingsbesluit⁹. In het toegangsbeperkingsbesluit (d.d. 11 november 2016) zijn door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beperkingen gesteld aan de toegang tot verschillende Natura 2000-gebieden, waaronder het Veerse Meer. Een dergelijk verbod of beperkte toegang wordt opgelegd indien dat, conform het beheerplan, nodig is gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.

Het luchtruim boven het Veerse Meer is in het toegangsbeperkingsbesluit gesloten voor vliegverkeer onder de 1.000 ft, behoudens uit operationele noodzaak (voorkomen van noodsituaties). Voor opstijgend en landend vliegverkeer van en naar de luchthaven Midden-Zeeland is een aanvliegcirkel vrijgehouden waarbinnen vliegen onder de 1.000 ft grens is toegestaan (onderdeel van het circuitgebied).

⁹ Toegangsbeperkingsbesluit Veerse Meer, d.d. 11 november 2016, inzichtelijk via de website van Rijkswaterstaat: https://www.rwsnatura2000.nl/gebieden/deltawateren/dw_toegangsbeperkingsbesluiten/default.aspx

Ten gevolge van de rotatie van de start- en landingsbaan verandert de positie van het circuitgebied en is in de nieuwe situatie een kleinere overlap van het circuitgebied met het Veerse Meer in vergelijking met de huidige situatie. Het aantal luchtvaartuigbewegingen blijft gelijk, maar de vliegroutes wijzigen. Dit kan als een licht positief effect worden beschouwd, zodat er juist geen sprake is van een significante verslechtering. Nader onderzoek naar gebiedsbescherming voor dit Natura 2000-gebied in het kader van de Wnb wordt dan ook niet nodig geacht.

Het plangebied is daarnaast niet direct zichtbaar vanaf het Veerse Meer. Gelet op de ligging, de afstand en de beperkte impact van het voornemen wordt verstoring door licht, geluid en optiek in de aanlegfase op voorhand uitgesloten.

Tenslotte, dit Natura 2000-gebied bevat geen stikstofgevoelige habitats en in dat kader relevante instandhoudingsdoelstellingen. Het aspect stikstof is voor dit gebied dan ook niet relevant.

Effecten planvoornemen op andere Natura 2000-gebieden (stikstofdepositie)

De Natura 2000-gebieden Voordelta, Oosterschelde, Westerschelde en Manteling van Walcheren zijn in het kader van gebiedsbescherming relevant vanwege de stikstofgevoelige habitats. Een berekening van het planvoornemen naar stikstofdepositie op deze habitats is nodig. Vanwege de uitspraak op 29 mei 2019 van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) was de rekentool van het PAS (AERIUS) ongeldig verklaard. Sinds 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurherstel van kracht. Overeenkomstig deze wet dient enkel de gebruiksfase van het project te worden onderzocht en geldt er voor de aanlegfase een vrijstelling. Wanneer de bijdrage van het desbetreffende project in de gebruiksfase onder de 0,00 mol/hectare per jaar blijft, is er geen vergunningsplicht en kan het project alsnog doorgang vinden.

Gebruiksfase

Door bureau WSP is in mei 2022 middels een Aerius-berekening een actualiserend onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie op de voor stikstof gevoelige habitats van Natura 2000-gebieden ten tijde van de gebruiksfase. Het rapport¹⁰ is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. De berekeningen zijn worst case uitgevoerd voor het rekenjaar 2022 omdat ervan uitgegaan wordt dat door het schoner worden van voertuigen de emissie van de transportbewegingen in latere jaren afneemt. De AERIUS Calculator geeft aan dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend in relevante stikstofgevoelige hexagonen van omliggende Natura 2000-gebieden. De conclusie ten opzichte van de vorige Aerius-berekening blijft daarmee overeind dat significante gevolgen als gevolg van stikstofdepositie door het planvoornemen kunnen worden uitgesloten.

Effecten Natuurnetwerk Zeeland

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Zeeland. Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het Natuurnetwerk Zeeland betreft de watergang direct grenzend ten zuidwesten en zuiden van het plangebied. De Omgevingsverordening Zeeland 2018 kent bepalingen ten aanzien van externe werking, als het plangebied binnen 100 meter van een NNNgebied ligt.

De aanwezige start- en landingsbaan wordt geroteerd en verplaatst, maar de betreffende watergang blijft behouden. Gezien de aard van de voorgenomen ruimtelijke ingrepen en het feit dat de

¹⁰ Bijlage 5: Actualisatie berekening stikstofdepositie, WSP, d.d. 4 mei 2022, kenmerk SLM020137.NOT01.NG

watergang behouden blijft, is een direct, nadelig effect op eventueel in dit gebied aanwezige beschermde soorten niet aannemelijk. Nadere toetsing ten aanzien van NNN is daarom niet noodzakelijk.

Houtopstanden

In het plangebied bevinden zich geen houtopstanden groter dan 10 are of rijen bomen van meer dan 20 exemplaren. Daarmee is het onderdeel Houtopstanden van de Wet natuurbescherming niet van toepassing.

5.3 Conclusie

Met het toepassen van mitigerende maatregelen voor beschermde soorten in de gebruiks- en aanlegfase worden negatieve effecten voorkomen. Voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen is geen ontheffing op de Wet natuurbescherming benodigd. Effecten door stikstofdepositie zijn uitgesloten en er vindt geen onevenredige aantasting plaats op het Natuurnetwerk Zeeland.

6 Water

6.1 Wettelijk kader

6.1.1 Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn die tot doel heeft de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater te waarborgen en te verbeteren. Voor grote wateren of watersystemen, de zogenaamde KRW-waterlichamen, zijn hiertoe doelen opgesteld. De (bindende) maatregelen om de doelen te bereiken zijn vastgelegd in de stroomgebiedsplannen. Voor de overige wateren geldt minimaal het stand-still principe. Waterbeheerders mogen hiervoor zelf aanvullende doelen opstellen.

6.1.2 Nationaal waterplan en Waterwet

Op grond van Europese regelgeving en de nationale Waterwet zijn iedere 6 jaar nationale plannen voor water nodig. In Nederland geldt, tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet, het Nationaal Waterplan en de Waterwet. Het Nationaal Waterplan (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Hierin zijn onder meer de watertaken van de gemeente opgenomen. Een gemeente is verplicht zorg te dragen voor de kwaliteit van het grondwater en afstromende hemelwater.

6.1.3 Nationaal Water Programma 2022-2027

Om aan te geven hoe we op nationaal beleidsniveau omgaan met de uitdagingen van ons water, ontwikkelt de Rijksoverheid één programma: het Nationaal Water Programma 2022-2027. Dit doen de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gezamenlijk. De Rijksoverheid anticipeert hiermee op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. In het NWP komen het huidige Nationaal Waterplan (voor beleid) en het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren (voor beheer) samen

In het programma staan de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de rijkswateren en -vaarwegen. Er wordt gewerkt aan schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is. Ook is er aandacht voor de raakvlakken van water met andere sectoren. Het Nationaal Water Programma ligt momenteel ter inzage en wordt naar verwachting in de loop van 2022 vastgesteld.

6.1.4 Watertoets

De watertoets is een belangrijk instrument om te toetsen of water voldoende aandacht heeft bij de inrichtingsplannen. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen. Initiatiefnemers van ruimtelijke plannen hebben de verplichting om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop is omgegaan met de inbreng van de waterbeheer. Dit laatste gebeurt in de waterparagraaf.

6.1.5 Zeeuwse Omgevingsvisie

In 2050 is Zeeland geschikt om de gevolgen van klimaatverandering aan te kunnen en waterrobuust. Dit staat beschreven in het “convenant Klimaatadaptatie Zeeland”. Deze overeenkomst is in 2019 door alle Zeeuwse overheden ondertekend. De gemeenten, het waterschap en de provincie hebben hiermee officieel afgesproken dat ze de overlast door extreme hitte, wateroverlast, droogte en overstromingen zoveel mogelijk zullen beperken door daar nu al maatregelen tegen te nemen. Dit is een belangrijk punt van aandacht bij bouwwerkzaamheden.

6.1.6 Omgevingsplan Zeeland 2018

Een goede kwaliteit en kwantiteit van oppervlaktewater en grondwater is voor alle inwoners en toeristen, en daarnaast ook voor de landbouw en de natuur van groot belang. Schoon water ontstaat niet vanzelf. De provincie beoogt een goede kwaliteit van het oppervlaktewater en waterbodems, een peilbeheer en een aanvaardbaar risico op wateroverlast dat is afgestemd op bestaande en toekomstige functies. Alle regionale binnenwateren voldoen uiterlijk in 2027 aan de gestelde waterkwaliteitseisen en de ecologische doelen zijn gericht op het bereiken van een bepaalde samenstelling van (oever)planten en dieren in het water, de bijbehorende milieukwaliteit en de inrichting en het beheer. Een goed en efficiënt functionerende afvalwaterketen is essentieel voor het behalen van de waterkwaliteitsdoelstellingen. De Provincie heeft de taak om dit te bewaken en toe te zien op correcte uitvoering van het waterbeheer door het waterschap.

6.1.7 Keur watersysteem Waterschap Scheldestromen 2012

De Keur (2012) is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (o.a. dijken en kaden), watergangen (o.a. kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen, wegen en gemalen). De keur maakt het mogelijk dat het waterschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren en initiatieven van derden kan toetsen.

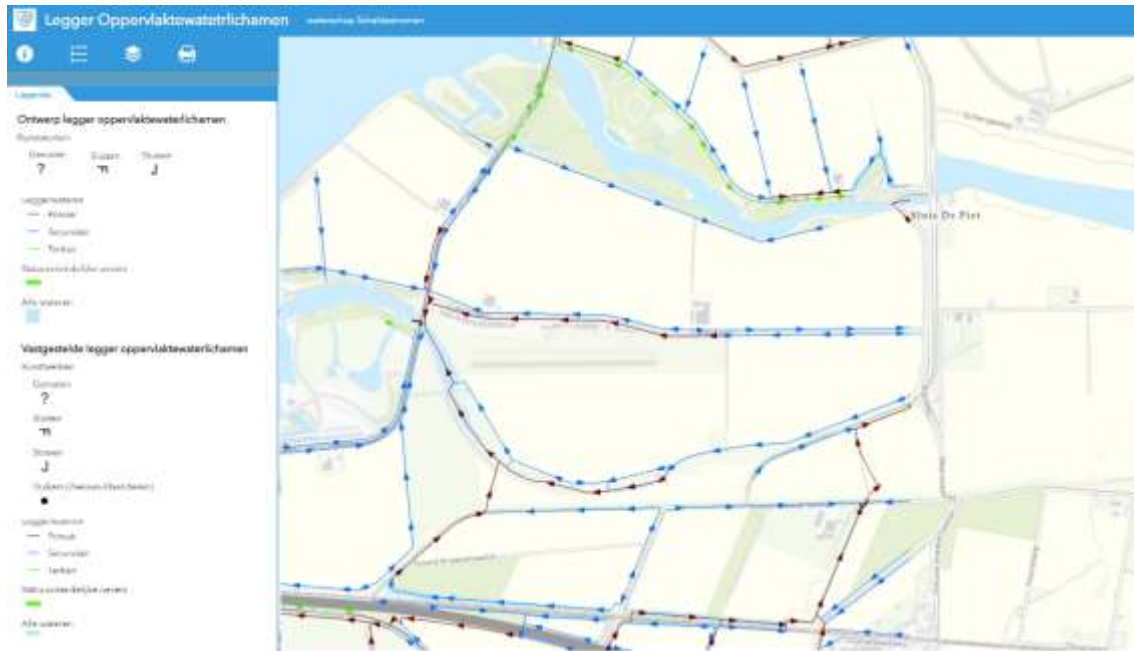
6.2 Onderzoek

6.2.1 Huidige situatie

Het vliegveldterrein ligt buitendijks en is gelegen in afvoerpeilgebied GPG54. Voor dit peilgebied is het streefpeil -0,30 m NAP in de winter en +0,00 NAP in de zomer. De hoogte van het huidig maaiveld bevindt zich tussen de circa +1,05 m à +1,54 m NAP.

Het vliegveld is gelegen nabij het Veerse Meer. Het Veerse Meer is een brakwatermeer tussen de Oosterschelde en de Noordzee. Het scheidt Noord-Beveland van Zuid-Beveland en Walcheren. Het Veerse Meer kent een diepte die varieert van -17,30 tot -2,50 MP (Maalpeil). Overtollig grondwater voert via de kreken af op het Veerse Meer.

In en rond het vliegveld zijn diverse watergangen en kreken aanwezig (afbeelding 6.1). Het betreft primaire en secundaire watergangen aan de randen van het gebied, langs de Calandweg en de Lemmerkreek. De waterbeheerder is het waterschap Scheldestromen. Deze instantie is verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer binnen het plangebied en de omgeving daarvan.



Afbeelding 6.1.: uitsnede legger oppervlaktewater Waterschap Scheldestromen ter hoogte van het vliegveld

6.2.2 Toekomstige situatie

Voor het roteren van de baan hoeven geen wateren aangepast te worden. Het aanleggen hoeft niet op een dergelijke diepte gedaan te worden dat het grondwater aangetast wordt. Er is geen effect op (grond)water.

Peil

Het polderpeil blijft onveranderd op een winterpeil van NAP -0,3 m en een zomerpeil van +0,0 m.

Waterhuishouding, regenwater opvang en afvoer

Het regenwater dat valt in het gebied zal in eerste instantie infiltreren in de bodem. Ter plaatse van de start- en landingsbaan wordt voorzien in drainage. Overtollig regenwater zal afgevoerd worden via de kreken naar het Veerse Meer.

Waterveiligheid

Op basis van de risicokaart Zeeland blijkt dat het plangebied niet zal onderlopen als gevolg van een overstroming (zie afbeelding 6.2). Zelfs bij het scenario van een buitengewone gebeurtenis rijkt de omvang van de overstroming niet tot het plangebied.



Afbeelding 6.2.: Overstromingsdiepte bij overstroming (middelgrote kans = is kans van overstroming 1/100 jaar. Ook een kleine en grote overstromingskans én bij een buitengewoon scenario blijft het plangebied droog). Bron: risicokaart, geraadpleegd op 24-07-2021

Zoetwaterbel

Ter hoogte van het vliegveld is een zoetwaterreservoir gelegen met een beschermde status (afbeelding 6.3). Deze zoetwatervoorraad wordt gebruikt voor de besproeiing van omliggende landbouwgronden. De bodem ter plaatse van dit reservoir zal slechts zeer beperkt beïnvloed worden. De geroteerde baan zal op eenzelfde manier worden verhard als de originele baan. Daarbij worden gemalen vezels van oude kunstgrasvelden toegevoegd aan het gras ter versteviging van de ondergrond. Er is geen sprake van diepe grondroerende werkzaamheden of asfaltering. De verharding heeft daarom maar een beperkt effect op de bodem. De zoetwaterbel zal niet worden aangetast.



Afbeelding 6.3.: Kwetsbare gebieden (<https://scheldestromen.nl/interactieve-kaarten>)

6.2.3 Watertoets

Om na te gaan of het voorliggend plan niet in strijd is met duurzaam waterbeheer, voldoet aan de waterdoelstellingen c.q. noodzaakt tot waterhuishoudkundige maatregelen, wordt de beoogde ontwikkeling getoetst aan de criteria uit de Zeeuwse Handreiking Watertoets. Deze criteria uit de Keur zijn bijeengezet in de watertoetstabel die door het Waterschap wordt gehanteerd. Met de watertoets wordt beoogd dat bij de (her)inrichting van de ruimte rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden die het watersysteem stelt. Daarbij valt te denken aan voldoende ruimte voor water (berging, infiltratie, aan- en afvoer), voldoende aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en het garanderen van de veiligheid (overstroming, wateroverlast), maar ook aan het ontwikkelen van natte natuur en het tegengaan van verdroging.

De watertoetstabel ondersteunt doorgaans de onderbouwing van de wateraspecten in een ruimtelijk plan en is inhoudelijk gelijk aan de, wettelijk verplichte, waterparagraaf van het ruimtelijk plan. Omdat in voorliggend plan geen wijzigingen zijn voorzien in het watersysteem, is in overleg met het waterschap besloten om de watertoetstabel achterwege te laten. In plaats daarvan wordt deze waterparagraaf aan het waterschap Scheldestromen voorgelegd ter beoordeling.

6.3 Conclusie

Het inpassingsplan wordt, conform het gestelde in ex artikel 3.1.1. van het Bro, aan Waterschap Scheldestromen voorgelegd. Eventuele wijzigingen naar aanleiding van vooroverlegreacties en zienswijzen van waterschap Scheldestromen en Rijkswaterstaat worden verwerkt in het inpassingsplan. Het aspect 'Water' vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

7 Archeologie en cultuurhistorie

7.1 Archeologie

7.1.1 Wettelijk kader

Erfgoedwet

In de Erfgoedwet d.d. 1 juli 2016 is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Archeologiebeleid provincie Zeeland

In het kader van de voortgaande decentralisatie vanuit het Rijk ligt de dagelijkse uitvoering van het archeologiebeleid tegenwoordig op gemeentelijk niveau. Voor de bescherming van de archeologische waarden richt de provincie zich specifiek op het behoud van terreinen van bekende archeologische waarde en wordt een Provinciale Onderzoeksagenda Archeologie Zeeland (POAZ) gehanteerd, waarmee aandacht wordt gevraagd en gericht op voor Zeeland specifiek archeologische erfgoed. De provincie stimuleert de gemeenten om het gemeentelijk archeologiebeleid uit te werken in archeologische verwachtingskaarten en archeologische beleidskaarten. De kaarten zijn digitaal beschikbaar gesteld in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zeeland.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) zet karakteristieke landschappelijke kenmerken 'op de kaart'. Het bevordert de beleving door aan te geven waar cultuurhistorische waardevolle aspecten van het landschap gevonden kunnen worden.

Nota Archeologische monumentenzorg Walcheren 2016-2022

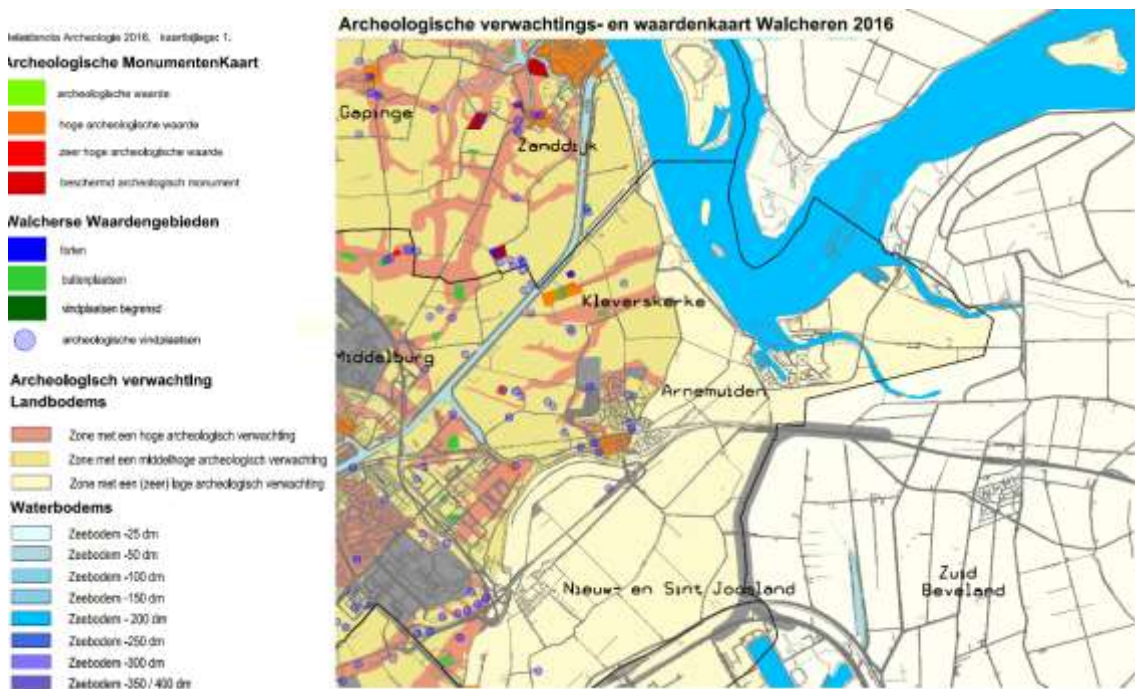
In 2006 hebben de raden van de Walcherse gemeenten Middelburg, Veere en Vlissingen een Walchers archeologiebeleid in de Nota archeologische monumentenzorg Walcheren vastgesteld en besloten tot de oprichting van de Walcherse Archeologische Dienst (WAD). In 2008 en 2016 werd het beleid geëvalueerd. De daaruit volgende nota's vormen niet alleen een actualisering van de nota uit 2006, maar tevens een evaluatie van het Walcherse archeologiebeleid.

De Walcherse gemeenten hebben besloten dat archeologie een werkbaar en doelmatig onderdeel moet worden van de ruimtelijke ordening. Daarom is een archeologiebeleid geformuleerd, waarin de ruimte ontstaat om prioriteiten te stellen en beargumenteerde keuzes te maken op het gebied van archeologie. En verder door een selectiebeleid toe te passen op de archeologische

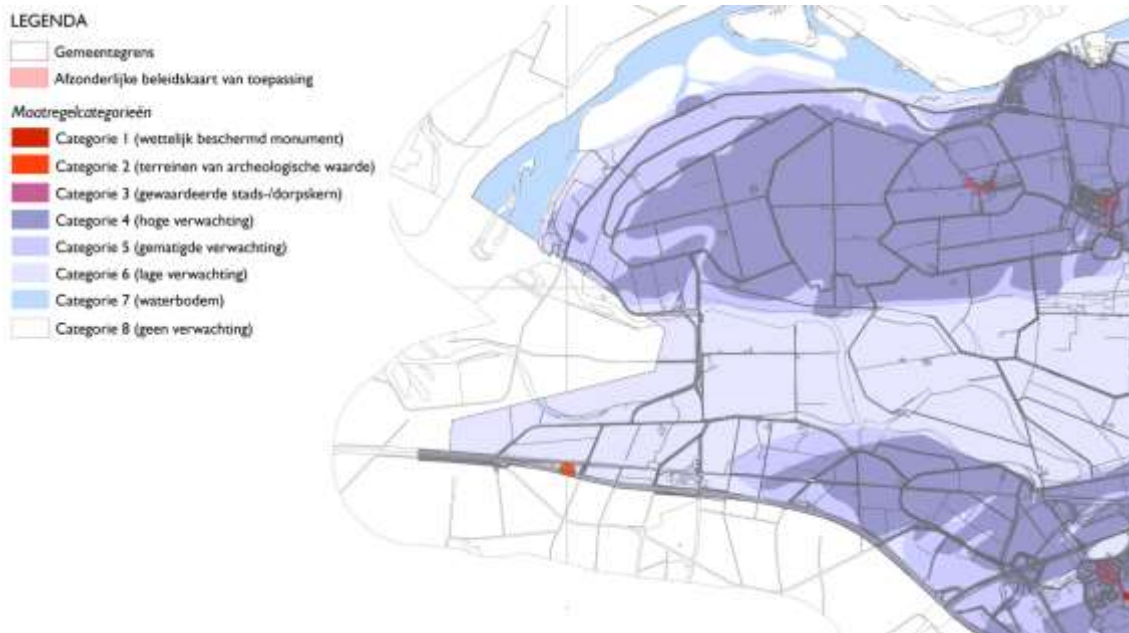
onderwerpen en gebieden die de gemeenten wel en niet wensen te onderzoeken. Zo ontstaat er aan de ene kant een voor alle betrokkenen acceptabele en redelijke regelgeving en aan de andere kant wordt recht gedaan aan het belang van de archeologie. De verschillende verwachtingszones zijn ingetekend op de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van Walcheren.

7.1.2 Onderzoek

Archeologische waarden worden bij voorkeur in situ (in de grond waar zij zich bevinden en zonder aantasting) behouden. Op de archeologische beleidskaart van de Walcherse Archeologische Dienst (WAD) en de gemeente Middelburg heeft het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde (afbeelding 7.1). Ook op grondgebied van de gemeente Goes geldt een lage verwachtingswaarde. Omdat in de nabijheid van het plangebied geen bekende vindplaatsen of AMK-terreinen bekend zijn, kan worden gesteld dat er naar verwachting geen belangwekkende archeologische resten in het plangebied zijn gelegen. In de voorgaande bestemmingsplannen zijn ook geen verdere verplichtingen door middel van een dubbelbestemming opgenomen. Naar aanleiding hiervan is besloten dat aanvullend archeologisch onderzoek in het kader van voorliggend inpassingsplan niet nodig is.



Afbeelding 7.1.: Uitsnede Archeologische verwachtings- en waardenkaart Walcheren 2016



Afbeelding 7.2.: Uitsnede Archeologische verwachtings- en waardenkaart Goes 2011

7.1.3 Conclusie

Het aspect 'Archeologie' vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

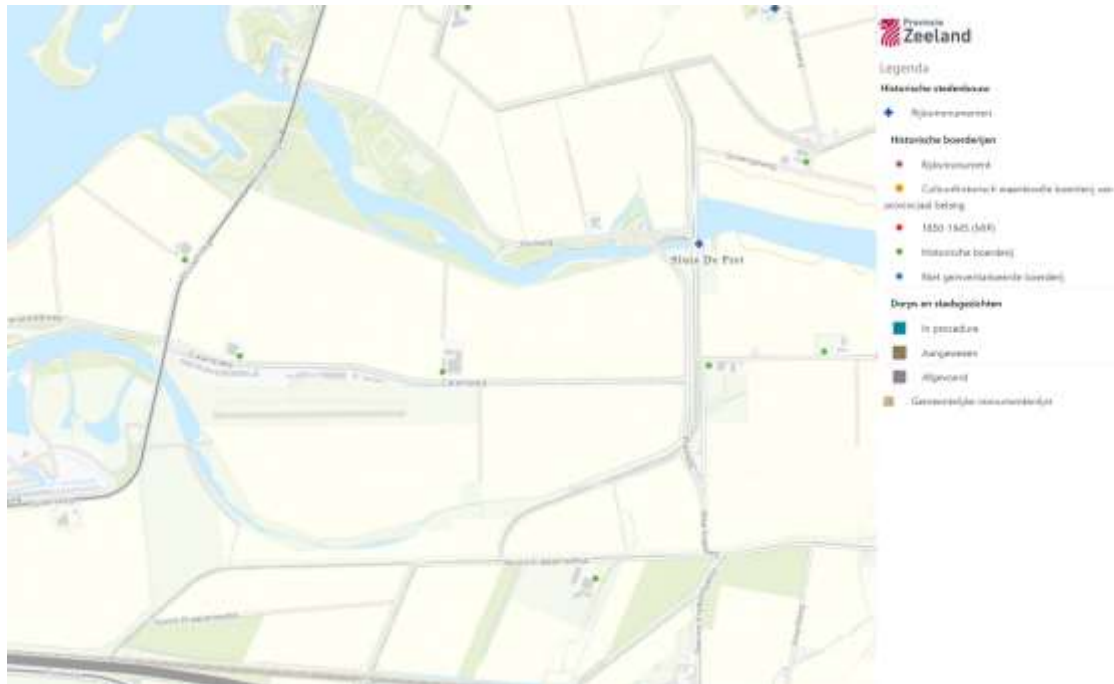
7.2 Cultuurhistorie

7.2.1 Kader

Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang. In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebuit.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.



Afbeelding 7.4.: Historische stedenbouw (bron: provincie Zeeland)

7.2.3 Conclusie

Omdat binnen het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle structuren en / of bouwwerken aanwezig zijn is een beschermende regeling niet noodzakelijk. Er wordt geen afbreuk gedaan aan cultuurhistorische bodemtypen in het gebied. Het aspect 'cultuurhistorie' belemmert de planvorming niet.

8 Milieu

8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

8.2 Bodemkwaliteit

8.2.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

8.2.2 Onderzoek

Bodemkwaliteit

Het vliegveldterrein is op de bodemkwaliteitskaart zowel in de ondergrond als de bovengrond aangemerkt als locatie met achtergrondwaarde. In het Besluit bodemkwaliteit en bijbehorende Regeling bodemkwaliteit is gekozen voor een 'altijd-' en een 'nooit-grens'. De 'altijd-grens' zijn de Achtergrondwaarden. Deze zijn vastgesteld op basis van de gehalten aan stoffen, zoals die voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden in Nederland die niet zijn belast door lokale verontreinigingsbronnen. Partijen grond of baggerspecie die voldoen aan de Achtergrondwaarden zijn altijd vrij toepasbaar (voor wat betreft de chemische kwaliteit). Het Besluit stelt hieraan geen aanvullende toepassingsvoorwaarden.

De bodem ter plaatse van de nieuwe start- en landingsbaan zal slechts zeer beperkt beïnvloed worden. De geroteerde baan zal op eenzelfde manier worden verhard als de originele baan. Daarbij worden gemalen vezels van oude kunstgrasvelden toegevoegd aan het gras ter versteviging van de ondergrond. Er is geen sprake van diepe grondroerende werkzaamheden. De verharding heeft daarom maar een zeer beperkt effect op de bodem. Het is niet noodzakelijk om de milieu-hygiënische kwaliteit van de bodem verder te onderzoeken. Er kan worden aangenomen dat de bodem in milieu-hygiënisch opzicht geschikt is voor de voorgenomen ontwikkeling.



Afbeelding 8.1.: Bodemkwaliteitskaart Zeeuws bodemvenster (bron: provincie Zeeland)

8.2.3 Conclusie

Het aspect bodem leidt niet tot belemmeringen.

8.3 Luchtvaartlawaaï

8.3.1 Kader

Voor geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidsbronnen zijn een aantal wettelijke kaders van belang bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaaï en spoorweglawaaï. Ook de Wet luchtvaart heeft een geluidzoneringsystematiek ter bescherming van geluidsgevoelige bestemmingen tegen luchtvaartlawaaï.

8.3.2 Onderzoek

De voorgestelde wijzigingen in het kader van de baanaanpassing hebben gevolgen voor de huidige beperkingengebieden. In dat kader is in het onderzoek baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland¹¹ gekeken naar geluid, externe veiligheid en de consequenties op de huidige beperkingen. Ten aanzien van geluid volgt hierna een beknopte toelichting op de wettelijke geluidmaat, de manier waarop de geluidsbelasting van het vliegveld is beperkt en de onderzoeksresultaten.

Wettelijke geluidmaat

De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in de gemiddelde geluidsbelasting over 24 uur (L_{den}). Deze contouren zeggen iets over de jaargemiddelde geluidbelasting en worden uitgedrukt in L_{den} . Dit betekent "Lday-evening-night" en is de huidige wettelijke geluidmaat voor de geluidbelasting, waarbij het geluid in de avond en de nacht zwaarder telt dan het geluid overdag.

L_{den} wordt bepaald door eerst de gemiddelde geluidniveaus tijdens de dag (7–19 uur), de avond (19–23 uur) en de nacht (23–7 uur) vast te stellen. De geluidniveaus voor de avond en nacht worden verhoogd met respectievelijk 5 en 10 dB. Vervolgens wordt het gemiddelde geluidniveau voor het gehele etmaal vastgesteld. Deze maat gaat uit van het feit dat geluid tijdens de avond, en in nog sterkere mate in de nacht, hinderlijker is dan overdag.

Bescherming van geluid

Voor luchthavens geldt een maximale geluidsproductie, om overlast naar de omgeving te beperken. Deze geluidsproductie is een harde, kwantitatieve randvoorwaarde: in feite een emmer met geluid die niet mag overlopen. Daarnaast gelden er kwalitatieve randvoorwaarden, zoals het aantal helikopter- en vliegtuigbewegingen en het aantal nachtvluchten.

Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het luchthavenbesluit. Aan de rand van het vliegveld, op circa 100 meter van de baan af, liggen rekenpunten. Hiermee worden de geluidsproductie en vliegbewegingen gemonitord. Het vliegveld houdt (ter controle door de inspectie ILT) een logboek bij, waarbij iedere maand wordt aangegeven welke routes, type vluchten en dergelijke zijn gevlogen. Daarbij wordt ook gekeken in hoeverre de vastgelegde decibelwaarden en aantallen zijn ingevuld, en wanneer de maximale capaciteit is bereikt.

¹¹ Bijlage 2 - Onderzoek baanrotatie Luchthaven Midden-Zeeland, Adecs Airinfra, d.d. 7 april 2021

Gehanteerde rekenpunten

Zoals hiervoor aangegeven wordt de handhaving van een luchthaven gedaan op basis van rekenpunten. Om te beoordelen wat de invloed is van de baanrotatie zijn daarom aanvullende rekenpunten toegevoegd op zowel de rand van Oranjeplaat als het Waterpark Veerse Meer. In afbeelding 8.2 zijn deze punten gepresenteerd op een topografische kaart.



Afbeelding 8.2.: Overzicht handhavingspunten en aanvullende rekenpunten voor baanrotatie.

Onderzoeksresultaten

In tabel 8.1 is de resulterende geluidsbelasting in de handhavingspunten en rekenpunten weergegeven voor zowel de referentiesituatie als de voorgenomen situatie.

Doordat de helikopterbewegingen van de sectoren Oost en West verplaatst zijn naar de baan, zijn de waarden van twee handhavingspunten (HH07 en HH25) hoger dan de referentiesituatie: een relatieve toename van resp. circa 0,64 en 1,2 dB.

Door het roteren en verplaatsen van de baan neemt het geluidsniveau in de handhavingspunten HH 01 en HH 02 zeer fors af, respectievelijk met 9,71 en 7,35 L_{den} dB(A). Dit is te verwachten doordat de vliegroutes niet meer langs deze punten komen.

De aanvullende rekenpunten op de rand van Oranjeplaat en op het Waterpark 1 en 2 nemen eveneens fors af, respectievelijk met 2,06, 2,68 en 13,87 dB(A) L_{den}. De relatieve afname van geluid ligt hier op ca. 38% rond Oranjeplaat, 46% op de rand van het Waterpark en 96% aan de andere kant van het Waterpark.

Gezien voorgaande kan worden geconcludeerd dat de relatieve geluidbelasting in de omgeving, met de voorgenomen ontwikkelingen sterk wordt beperkt.

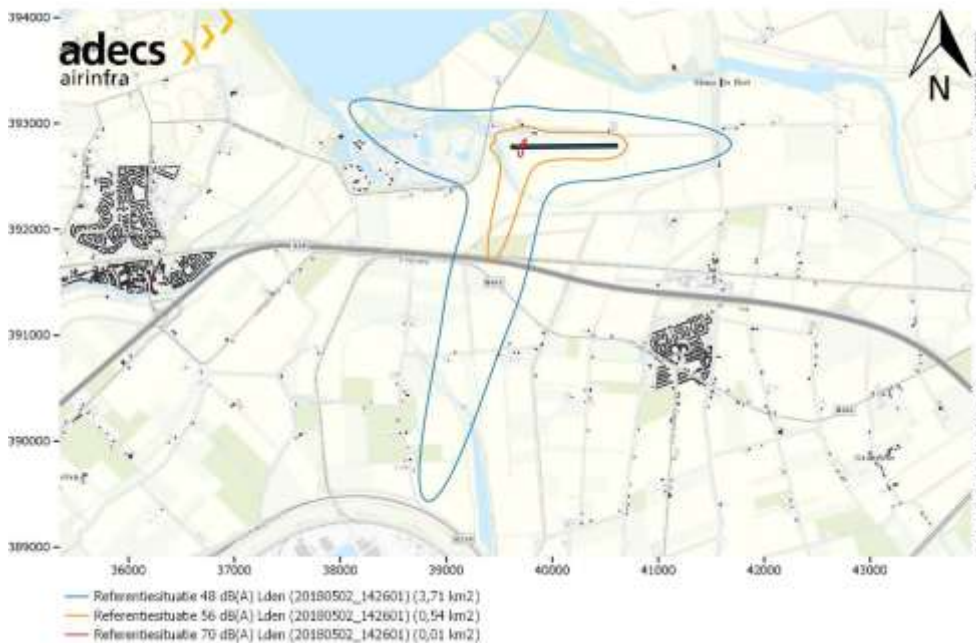
Nr.	MTG (dB(A) L _{den})			
	Referentie	Baanrotatie	Vershil	Vershil (%)
HH07 (was HH09)	56,45	57,09	0,64	+16
HH25 (was HH27)	55,73	56,93	1,2	+32
HH Oost	61,48	n.v.t.	-	-
HH West	60,71	n.v.t.	-	-
HH Zuid	73,28	71,20	n.v.t.*	n.v.t.*
HH01	47,16	37,99	-9,71	-88
HH02	46,21	38,86	-7,35	-82
HH OP	41,29	39,23	-2,06	-38
HH WP1	49,80	47,12	-2,68	-46
HH WP2	51,07	37,02	-13,87	-96

Tabel 8.1.: Resultaat in de handhavingspunten van de referentiesituatie en baanrotatie.

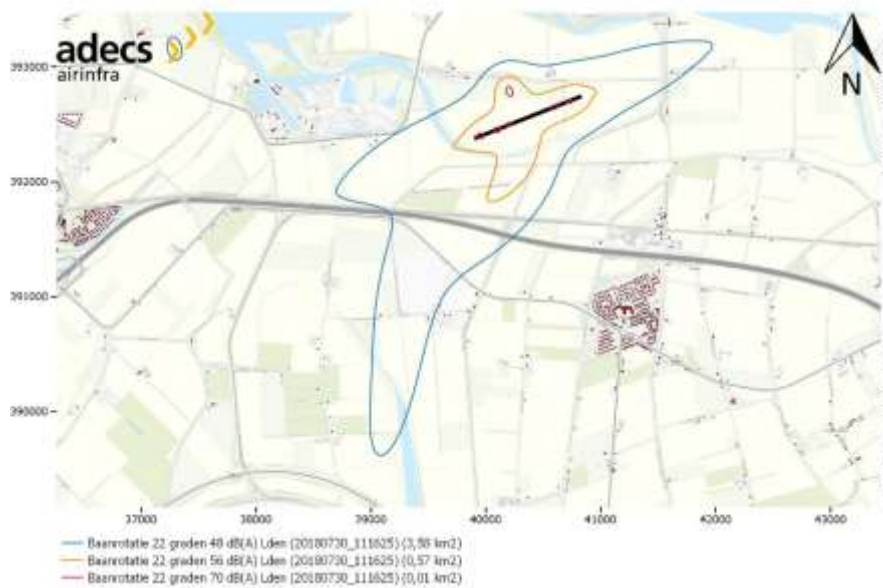
Bijbehorende geluidscontouren

De geluidsuitstraling van het vliegveld is in beeld gebracht aan de hand van geluidcontouren, in de geluidmaat L_{den}. De geluidcontouren in dit inpassingsplan bieden bewoners in de invloedssfeer van de luchthaven bescherming tegen geluidsoverlast als gevolg van de ontwikkeling van het vliegverkeer (hinder en slaapverstoring).

In afbeelding 8.3 en 8.4 zijn de 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren van respectievelijk de bestaande en de voorgenomen situatie weergegeven. De contouren worden hierna kort toegelicht.



Afbeelding 8.3.: 48, 56 en 70 dB(A) L_{den}-contouren behorend bij de situatie zonder baanrotatie



Afbeelding 8.4.: 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} -contouren behorend bij de situatie met baanaanpassing

De 48 dB(A) L_{den} -contour geeft het ruimtelijke afwegingengebied (blauwe lijn in afbeelding 8.3 en 8.4). In het gebied tussen de 56 dB(A) L_{den} -contour en 48 dB(A) L_{den} -contour weegt het bevoegd gezag (de provincie) bij het nemen van het Luchthavenbesluit de ruimtelijke ontwikkelingen af tegen mogelijke beperkingen voor de ontwikkeling van de luchthaven.

Binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour mag in principe geen nieuwbouw van woningen plaatsvinden, tenzij sprake is van nieuwbouw in de bebouwde kom. Voor optimale ontwikkelruimte op het naastgelegen Waterpark is het bijvoorbeeld wenselijk dat deze gronden niet binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour van de luchthaven vallen. Door de baanrotatie ligt de 56 dB(A) L_{den} -contour niet meer ten noorden van de Calandweg. De uitstulping aan de zuidkant is door het gebruik van de speciale bochtige Zuidsector voor de helikopters veranderd.

De contour van 70 dB(A) L_{den} heeft als beperking dat woningen in deze contour aan hun woonfunctie onttrokken moeten worden, ofwel gesloopt moeten worden. Deze contouren komen niet buiten het luchthavengebied. Daarmee worden er ook geen woningen omsloten en hoeven er geen woningen aan hun woonfunctie te worden onttrokken. De betreffende contouren liggen vooral op de start- en landingsbaan. Door de aanpassing van de vliegprocedures en -routes ligt er ook een klein 'eiland' ten noorden van de luchthaven.

Conclusie (tellingen aantal gehinderde woningen)

Voor het bepalen van het aantal woningen binnen de contouren is gebruik gemaakt van de Basis Administratie Gemeenten (BAG). De tellingen binnen de contouren zijn uitgevoerd in het geografisch informatiesysteem QGIS.

Binnen de 70 dB(A) contour zijn geen woningen gelegen. Ook binnen de 56 dB(A) contour verandert het aantal geluidgehinderde woningen niet en blijven na de baanrotatie geen woningen binnen de 56 dB(A) L_{den} -contour.

Binnen de 48 dB(A) Lden-contour blijft het aantal woningen gelijk met 7. De contouren zijn door de baanrotatie wel tot 6,5% kleiner geworden in oppervlakte. Dit is ten gunste van het woon- en verblijfsklimaat in het recreatiegebied Oranjeplaat. Met de baanaanpassing is aangetoond dat er sprake is van een positief effect ten aanzien van luchtvaartlawaaai.

8.3.3 Conclusie

Met het voorliggend inpassingsplan wordt bijgedragen aan het verbeteren van het omgevingsaspect luchtvaartlawaaai.

8.4 Wegverkeerslawaaai

8.4.1 Kader

De bescherming van geluidgevoelige objecten tegen geluid van wegverkeerslawaaai is neergelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). In deze wet zijn grenswaarden vastgelegd die onder andere betrekking hebben op het aspect wegverkeerslawaaai. De grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn van toepassing op geluidsgevoelige functies zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en kinderdagverblijven. Bij nieuwbouw van dergelijke functies of bij de aanleg of een reconstructie van een bestaande weg waarlangs een dergelijke functie is gelegen moet onderzoek worden uitgevoerd.

8.4.2 Onderzoek

Het vliegveld is geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. Met de voorgenomen ontwikkeling verandert het aantal luchtvaartuigbewegingen ook niet ten opzichte van de huidige situatie, waardoor er niet meer verkeer wordt verwacht. Er zijn ook geen infrastructurele aanpassingen nodig voor de wegen rond de luchthaven. Zodoende zullen de luchthaven en omgeving geen additionele negatieve effecten ondervinden van de baanrotatie.

8.4.3 Conclusie

De geluidsbelasting ten aanzien van wegverkeer verandert niet met het planvoornemen. Het aspect wegverkeerslawaaai leidt niet tot belemmeringen voor dit inpassingsplan.

8.5 Industrielawaaai

8.5.1 Kader

Zonering van industrielawaaai in het kader van de Wet geluidhinder is het ruimtelijk scheiden van industrieterreinen waarop (grote) lawaaimakers zijn gevestigd enerzijds en woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen anderzijds.

Met behulp van de geluidzonering wordt rechtszekerheid geboden aan zowel bedrijven als aan eigenaren/bewoners van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Bedrijven kunnen aan de ene kant hun geluid producerende activiteiten niet onbeperkt uitbreiden ter bescherming van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen en buiten de zone. Aan de andere kant wordt, ter bescherming van de akoestische werkruimte van bedrijven, voorkomen dat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te veel oprukken.

Bij bedrijventerreinen waar de vestiging van 'grote lawaaimakers' is toegestaan, is het wettelijk verplicht een geluidzone vast te leggen in het bestemmings- of inpassingsplan. Indien geluidgevoelige objecten/bestemmingen binnen de geluidzone liggen, dan moet het bevoegd gezag borgen dat de geluidbelasting de 50 dB(A) niet overstijgt of dat zij een zogenaamde hogere waarde (ingevolge de Wet geluidhinder) vaststellen. Aan geluidgevoelige objecten/bestemmingen gelegen op het gezoneerde industrieterrein zelf wordt geen akoestische bescherming geboden.

8.5.2 Onderzoek

Het vliegveldterrein is niet aangewezen als geluidgevoelige functie en is niet gelegen binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Het inpassingsplan maakt ook geen bedrijven-terrein mogelijk. Vanuit het aspect industrielawaai gelden geen beperkingen voor de beoogde baanaanpassing van vliegveld Midden-Zeeland.

8.5.3 Conclusie

Het aspect industrielawaai leidt niet tot belemmeringen voor dit inpassingsplan.

8.6 Luchtvaartverkeer

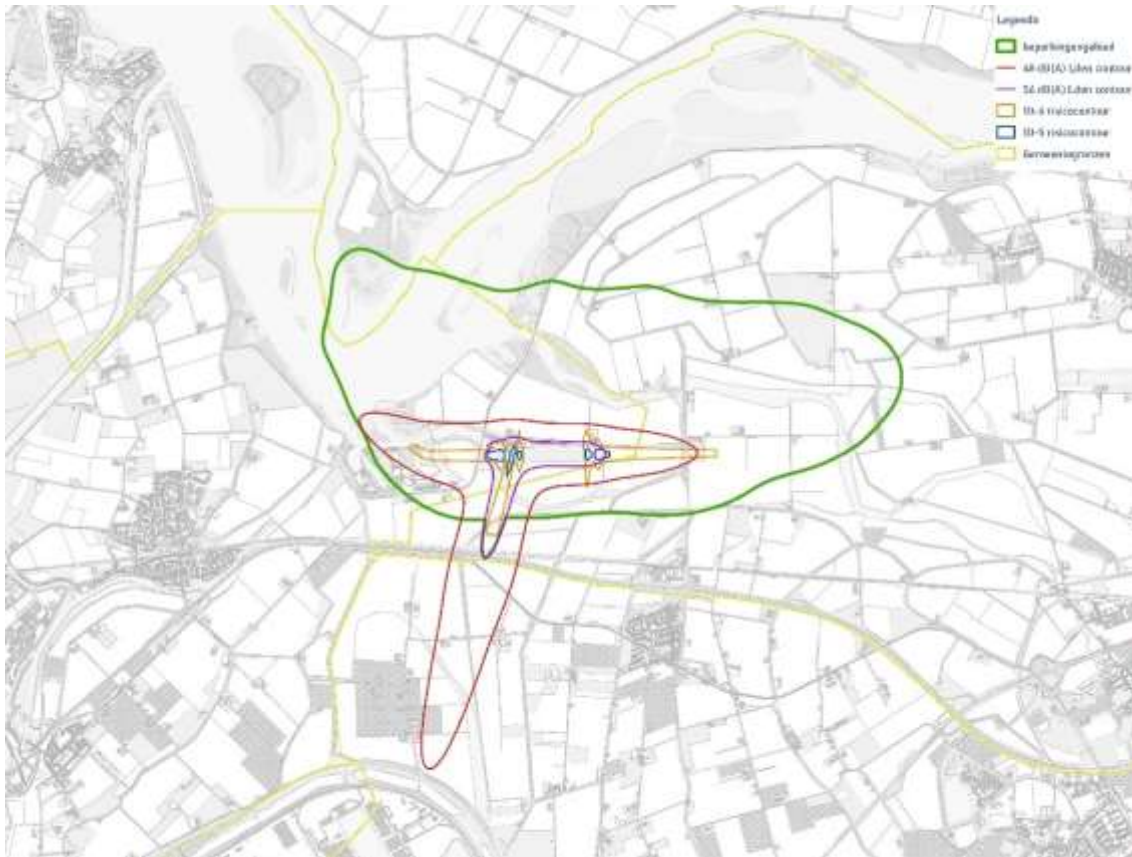
8.6.1 Kader

De Luchtvaartverordening Zeeland (zie paragraaf 4.1.2 voor een toelichting) bevat regels ten behoeve van het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit voor een luchthaven gelegen in de provincie Zeeland. Voor vliegveld Midden-Zeeland is de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zie eveneens paragraaf 4.1.2) van toepassing.

8.6.2 Onderzoek

Bestaande situatie

Rond vliegveld Midden-Zeeland zijn in de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland diverse beperkingengebieden ten gevolge van geluid, externe veiligheid en hoogtebeperkingen vastgesteld. Het totale beperkingengebied wordt gevormd door de buitenste contouren: de 46 dB(A) L_{den} contour en het aanvullend beperkingengebied (groene contour in afbeelding 8.1) tezamen. Het beperkingengebied is een additioneel afwegingskader, waarvoor in het luchthavenbesluit geen wijzigingen zijn doorgevoerd. Deze contour blijft behouden, maar heeft geen planologische regeling op de verbeelding van het inpassingsplan. In onderliggende bestemmingsplannen zijn voldoende beperkingen ten aanzien van bouwmogelijkheden geborgd.



Afbeelding 8.5.: Beperkingsgebieden van de luchthaven Midden-Zeeland (Bron: Luchthavenbesluit Midden-Zeeland van de provincie Zeeland, 25-11-2021)

Geluid

De grootste geluidscontour omvat de 48 dB(A) L_{den} (rode lijn in afbeelding 8.5). Binnen deze contour gelden geen ruimtelijke beperkingen, maar moet het bevoegd gezag de ruimtelijke ontwikkeling afwegen in relatie tot het gebruik van de luchthaven. De 56 dB(A) contour geeft weer waarbinnen geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden. Binnen de 70 dB(A) contour moeten woningen aan hun woonfunctie onttrokken (gesloopt) worden. Zoals in paragraaf 8.3 reeds is toegelicht, wijzigen deze geluidscontouren naar aanleiding van de baanrotatie, en hebben de voorgenomen ontwikkelingen een positief effect op het oppervlak van de geluidscontouren.

PR-contouren

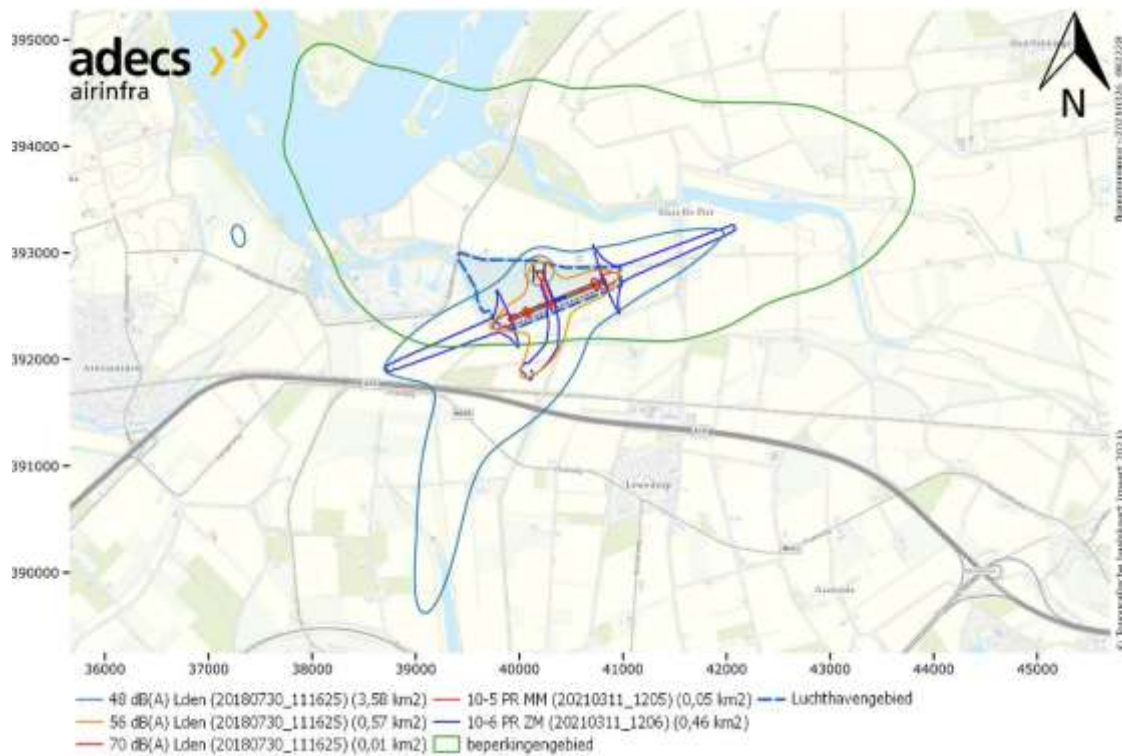
De PR-contouren zien toe op de veiligheid in het gebied. De 10^{-5} PR-contour heeft als beperking dat eventueel aanwezige woningen binnen deze contour aan de woonfunctie onttrokken moeten worden, ofwel gesloopt moeten worden. Binnen de 10^{-6} PR-contour is nieuwbouw van woningen niet toegestaan, met uitzondering van bedrijfswoningen of situaties waarbij een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de hiertoe bevoegde Minister. In paragraaf 9.8 externe veiligheid wordt nader ingegaan op de PR-contouren. Met de baanaanpassing liggen geen bestaande woningen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren.

Ontwikkelingen

Ter vergelijking zijn in afbeelding 8.6 de contouren van de voorgenomen situatie en het aanvullende beperkingengebied (groene contour) in beeld gebracht. Door de baanaanpassing draaien

de 48 en 56 dB(A) L_{den} en de 10^{-6} PR-contouren aan de zuidwestkant van de luchthaven. Deze contouren vormen in de basis het beperkingengebied.

In het luchthavenbesluit is ervoor gekozen om het huidige aanvullende beperkingengebied (groene lijn) vooralsnog óók te handhaven. Deze contour blijft behouden. Dit gebied is echter een afwegingengebied en heeft geen directe gevolgen voor mogelijke ontwikkelingen op die locaties.



Afbeelding 8.6.: De voorgenoemde situatie: het nieuwe beperkingengebied t.a.v. de 48 dB(A) L_{den} en 10^{-6} PR contour en het te behouden aanvullende beperkingengebied

Vliegveiligheid

Naast de beperkingen ten aanzien van geluid en externe veiligheid zijn ook hoogtebeperkingen van toepassing. In het luchthavenbesluit zijn maximale hoogtes van objecten in, op en boven de grond geregeld. Dit gebeurt aan de hand van hoogtebeperkingen conform de internationale eisen uit het ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. Op deze wijze wordt ervoor gezorgd dat er geen (te hoge) obstakels geplaatst worden rondom de luchthaven, waardoor de vliegveiligheid in gevaar kan komen.

De hoogtebeperkingen zijn ten opzichte van het luchthavenbesluit van 10 juli 2020, in lijn met de de gewenste ligging van de start- en landingsbaan, 22 graden tegen de klok in gedraaid. In het voorliggende inpassingsplan zijn de contouren één op één overgenomen uit het recent vastgestelde luchthavenbesluit in het kader van de baanaanpassing. De nieuwe contouren zijn opgenomen in afbeelding 8.7.



Afbeelding 8.7.: Hoogtebeperkingen zoals opgenomen op de verbeelding van het inpassingsplan.

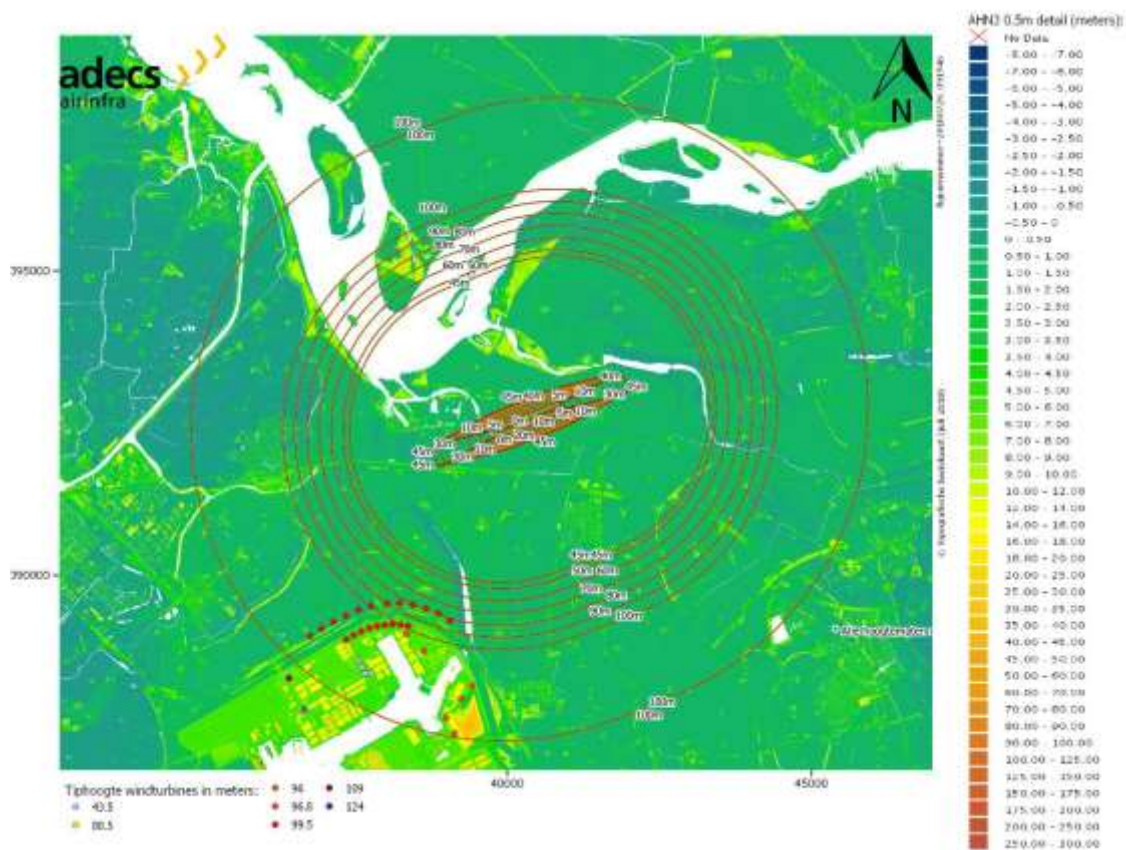
Obstakelanalyse

Door draaiing van de hoogtebeperkingsvlakken, kan het voor komen dat er (bestaande) objecten door deze beperkingsvlakken steken. Daarmee komt de vliegveiligheid mogelijk in het gevaar. Daarom is in het Onderzoek baanrotatie¹² (bijlage 2) tevens een obstakelanalyse uitgevoerd.

Op grondgebied van de gemeente Vlissingen staan enkele windturbines. Deze windturbines liggen met hun maximale hoogte over het algemeen onder de obstakelvlakken. Toch zijn er een aantal objecten die hoger zijn dan de obstakelbeperkingsvlakken. Het betreft 5 windturbines aan de zuidkant van de luchthaven, grenzend aan het havengebied, die in de huidige situatie al binnen de buitenste zones (max. bouwhoogte 90-100 m) zijn gelegen.

Door het verplaatsen en roteren van de baan veranderen ook de hoogtebeperkingsvlakken. Op afbeelding 8.8 is de nieuwe situatie zichtbaar, waarbij de nieuwe hoogtebeperkingsvlakken na de baanrotatie zijn afgebeeld. De rode stippen geven de bestaande windturbines weer.

¹² Bijlage 2: onderzoek baanrotatie Luchthaven Midden-Zeeland, Adecs Airinfra, d.d. 7 april 2021



Afbeelding 8.8.: Overzicht obstakelvlakken na baanrotatie i.c.m. AHN3 en windturbines.

Als gevolg van de baanaanpassing steken er ten opzichte van de huidige situatie 2 windturbines meer door de hoogtebeperkingsvlakken heen. In totaal zijn er 6 windturbines langs de Bernhardweg West en 1 windturbine aan de Finlandweg hoger dan de toegestane hoogten als opgenomen met de hoogtebeperkingsvlakken.

De aan- en uitvliegroutes voor de vliegtuigen zijn vastgelegd en liggen niet in de richting van de windturbines. De helikopters die gebruik maken van de zuidelijke sector zullen voldoende op hoogte zijn om niet te interfereren met de bestaande windturbines. Er is daarvoor een breed helikopter obstakelbeperkingsvlak (OLS) opgenomen vanaf de start- en landingsbaan, welke zorgt dat de helikopters in moeilijke omstandigheden veilig kunnen naderen. Er zijn geen obstakels die door dit obstakelbeperkingsvlak heen komen. Gezien de functie van de hoogtebeperkingsvlakken in combinatie met de vastgelegde vliegroutes is de situatie niet risicovol voor vliegoperaties.

Verder staan er in de haven van Vlissingen-Oost vele windmolens en andere hoge objecten, zoals hijskranen. Volgens de voorschriften moet er met zogenoemde 'VFR-vluchten' een afstand (separatie) van minimaal 300 meter / 1.000 ft boven de hoogste obstakels worden aangehouden, binnen een afstand van 600 meter bij gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden of plekken met ruimte voor grote mensenmenigten. Boven landbouwgebieden of water geldt een afstand van minimaal 150 meter / 500 ft. De conclusie uit het rapport Onderzoek baanrotatie luidt dat er ruim voldoende separatie is en dat veiligheid voldoende gewaarborgd wordt.

De uiteindelijke beoordeling van deze situatie wordt gedaan door de Inspectie Luchtvaart en Transport (ILT). Als de vliegoperatie als veilig beoordeeld is dan zal een Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim uitgegeven worden.

Tot slot is beschouwd of in de directe omgeving van de start- en landingsbaan obstakels staan. Aan de westkant van de baan stonden enkele bomen, maar deze zijn gerooid.

Relevante ontwikkelingen

Als gevolg van de besluitvorming rond de baanaanpassing van vliegveld Midden-Zeeland worden de beperkingengebieden rond het vliegveld door middel van het wijzigen van het huidige luchthavenbesluit aangepast. Als gevolg van de baanaanpassing komt het recreatiegebied Oranjeplaat (inclusief Waterpark Veerse Meer) buiten de beperkingengebieden ten gevolge van geluid en externe veiligheid te liggen (afbeelding 8.6). Hiermee ontstaat meer flexibiliteit voor de inpassing van ontwikkelingen zoals opgenomen in de Gebiedsvisie Veerse Meer.

8.6.3 Conclusie

De geldende luchtvaartcontouren van vliegveld Midden-Zeeland zijn overgenomen op de verbeelding en in de regels van dit inpassingsplan. De uitvoerbaarheid in het kader van de luchtvaart is met het luchthavenbesluit reeds afgewogen. Hoewel enkele objecten door de buitenste obstakelvlakken heen steken, is uit onderzoek (bijlage 2) gebleken dat dit niet leidt tot belemmeringen. Gezien de functie van de hoogtebeperkingsvlakken in combinatie met de vliegroutes is de situatie niet risicovol voor vliegoperaties. De vliegveiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

8.7 Luchtkwaliteit

8.7.1 Kader

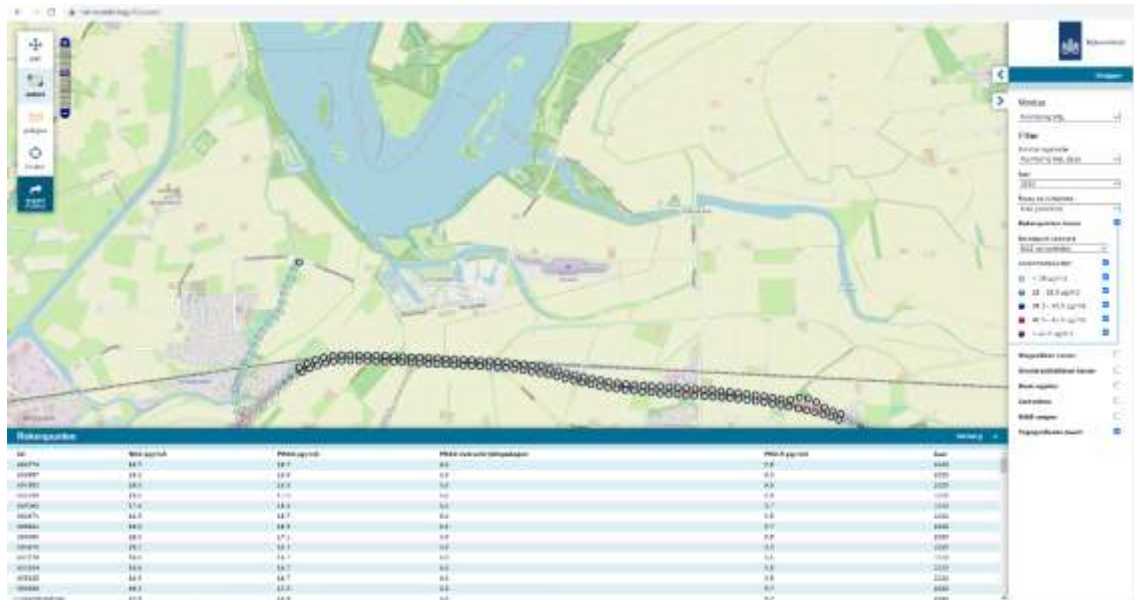
Luchtkwaliteit is afhankelijk van de aanwezigheid van stoffen in de buitenlucht die schadelijk zijn voor de gezondheid. Een maat voor de luchtkwaliteit is de concentratie van een dergelijke stof in de lucht, meestal uitgedrukt in microgrammen per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Bronnen die schadelijke stoffen uitstoten, kunnen lokaal (tot enkele kilometers) effect hebben op de concentraties in de lucht. Normen ten aanzien van concentraties en voorschriften voor het meten en rekenen aan luchtkwaliteit zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer (titel 5.2) en aanverwante besluiten (Amvb's) en ministeriële regelingen.

8.7.2 Onderzoek

Geur- en luchtmissies van een luchthaven zijn voornamelijk het gevolg van lucht- en grondverkeer dat gebruik maakt van verbrandingsmotoren. Op het gebied van geur- en luchtmissies zijn de gevolgen van de voorgenomen situatie beperkt te noemen. Deze zijn met name afhankelijk van het aantal luchtvaartuigbewegingen en dit aantal wijzigt ten opzichte van de reeds toegestane aantallen zoals vastgesteld in het huidige luchthavenbesluit niet. De aanpassing van de baan heeft derhalve ook geen invloed op de emissies. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

Voor de volledigheid zijn de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald ter plaatse van het plangebied. Met de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste weg, de rijksweg A58, de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} bepaald. In afbeelding 8.9 zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2020 ter hoogte van de planlocatie.



Afbeelding 8.9: Overzicht concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2020 (NSL-monitoringstool 2019)

Uit deze afbeelding blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied voor de voornoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 19,6 µg/m³, 17,1 µg/m³ en 9,8 µg/m³. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden.

8.7.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belemmeringen voor dit inpassingsplan.

8.8 Milieuzonering

8.8.1 Kader

Omgevingsverordening Zeeland 2018

De Omgevingsverordening Zeeland 2018 bevat met artikel 2.17 een regeling waarmee toepassing wordt gegeven aan het bufferbeleid. Het bufferbeleid is van toepassing op nieuwe situaties in het agrarisch gebied, in relatie tot woonwijken en verblijfsrecreatieterreinen.

Met de regeling wordt beoogd een ruimtelijke kwaliteitsnorm te hanteren voor de scheiding van gevoelige en belastende bestemmingen (voorkomen/beperken van stank-, stof-, geluid-, of andere hinder én voorkomen dat de nieuwvestiging van gevoelige functies leidt tot beperkingen in

de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven). Deze afstemming tussen gevoelige en belastende bestemmingen wordt als een provinciaal belang aangemerkt.

VNG brochure “Bedrijven en Milieuzonering”

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Volgens vaste jurisprudentie mag er bij het voldoen aan deze afstanden van uit worden gegaan dat een voldoende woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. In de VNG-Brochure wordt benadrukt dat de genoemde afstanden indicatief zijn, waar op basis van locatie-specifieke omstandigheden gemotiveerd van kan worden afgeweken.

8.8.2 Onderzoek

De baanaanpassing voorziet niet in een de realisatie van een gevoelige functie. In de nabijheid van het vliegveld zijn primair agrarische gronden gelegen, alsmede enkele agrarische (woon)percelen en aan de luchthaven gerelateerde bedrijvigheid. Deze inrichting wijzigt niet ten opzichte van de bestaande situatie. Daarmee vormt dit aspect geen belemmering voor de vaststelling van dit inpassingsplan.

8.8.3 Conclusie

Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan.

8.9 Externe veiligheid

8.9.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het besluit van het inpassingsplan betrekking heeft. Daarbij dient op korte afstand van risicobronnen getoetst te worden aan de normen van het Plaatsgebonden Risico (PR) en moet binnen veelal grote invloedsgebieden vanaf risicobronnen een verantwoording van het Groepsrisico (GR) plaatsvinden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet

overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmings- en inpassingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt

alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

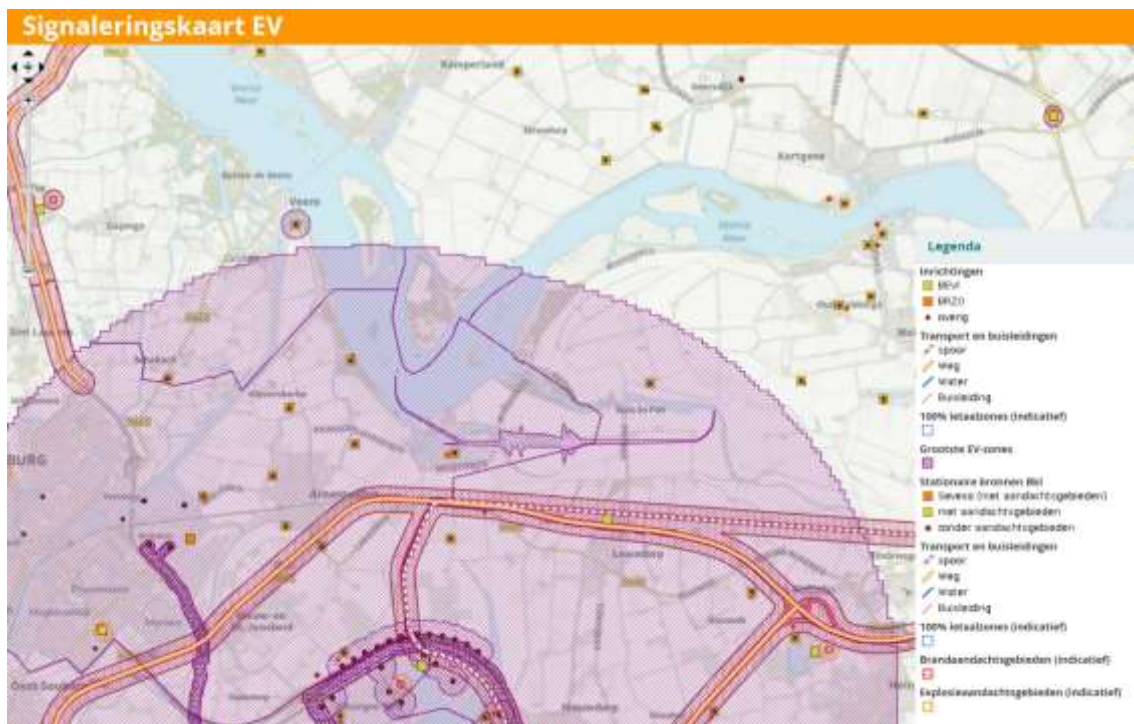
Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Daarnaast gaat het Bevb uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid transportroutes onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

8.9.2 Onderzoek



Abbeelding 8.10.: Uitsnede risicokaart ter hoogte van het vliegveld Midden-Zeeland

Risicobronnen

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn de volgende risicovolle inrichtingen en transportroutes aanwezig:

1. Bovengrondse tank;
2. Kernreactor Borssele;
3. Kloosterboer Vlissingen V.O.F.;
4. Verbrugge Zeeland Terminals;
5. Rijksweg A58;
6. Spoorlijn Sloegebied-Roosendaal.

In de omgeving van het plangebied komen geen buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen voor.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet uitsluitend in de aanpassing van de bestaande start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland. De capaciteit en bebouwing ter plaatse van het vliegveld blijven ongemoeid. Het groepsrisico neemt derhalve niet toe. Daarom is in het kader van het voorliggende inpassingsplan geen onderzoek uitgevoerd naar de voorgenoemde risicobronnen en wordt op dit punt verwezen naar de onderliggende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Buitengebied 2010' van respectievelijk de gemeenten Middelburg en Goes.

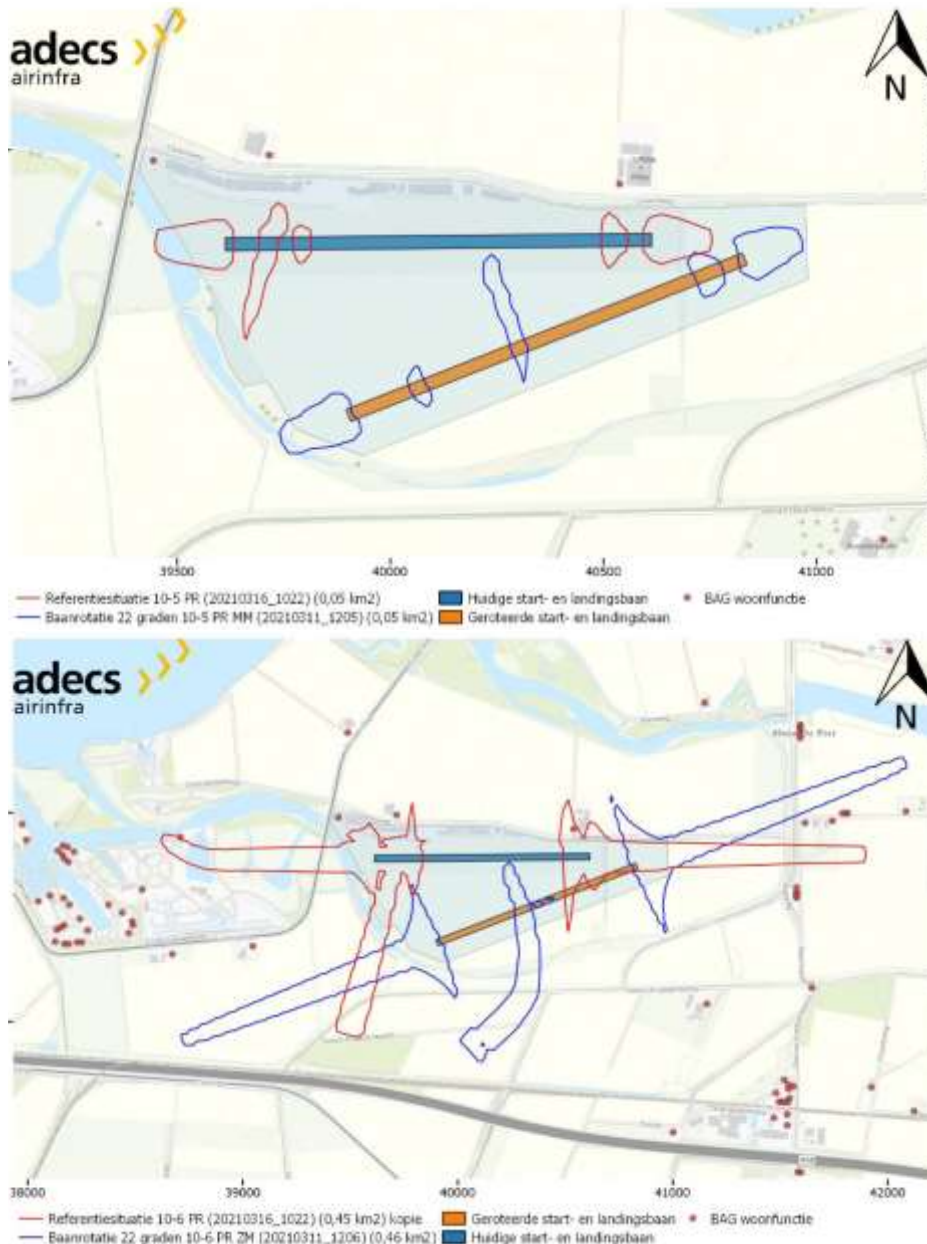
Met de voorgenomen ontwikkeling wijzigen wel de hindercontouren rond het vliegveld, waaronder de PR-contouren. In het Onderzoek baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland¹³ is gekeken naar geluid, externe veiligheid en de consequenties op de huidige beperkingen. Ten aanzien van externe veiligheid volgt hierna een beknopte toelichting op de onderzoeksresultaten.

Luchthaven Midden-Zeeland

Externe veiligheid rondom luchthavens beschrijft het risico van het neerstorten van een vliegtuig in de omgeving van de luchthaven. De risicomaat die gehanteerd wordt, is het plaatsgebonden risico (PR). Het PR is gedefinieerd als de kans per jaar dat een denkbeeldige persoon die zich permanent op dezelfde locatie in de omgeving van een luchthaven bevindt, komt te overlijden door een direct gevolg van een vliegtuigongeval. Het luchthavenbesluit dient contouren te bevatten ter aanduiding van het PR van 10^{-5} en 10^{-6} .

Met de voorgenomen baanaanpassing (inclusief optimalisatie van de helikoptersector) wijzigen de bestaande PR-contouren. In afbeelding 8.10 zijn de 10^{-5} en de 10^{-6} PR-contouren van de huidige situatie, en de situatie na de baanrotatie weergegeven.

¹³ Bijlage 2 - Onderzoek baanrotatie Luchthaven Midden-Zeeland, Adecs Airinfra, d.d. 7 april 2021



Afbeelding 8.11.: Vergelijking 10⁻⁵ en 10⁻⁶ PR-contouren van de referentiesituatie en de voorgenomen situatie (bron: m.e.r.-beoordelingsnotitie t.b.v. aanpassing Lhb voor baanaanpassing).

Binnen de 10⁻⁵ PR-contour dienen eventueel aanwezige woningen aan de woonfunctie onttrokken (gesloopt) te worden, ofwel gesloopt moeten worden. Uit afbeelding 8.10 blijkt dat in zowel de huidige als toekomstige situatie deze contouren binnen het luchthaventerrein gelegen zijn, met voor beide situaties een uitzondering aan de westkant waar de contour net een klein gedeelte over het water ligt. Binnen deze contour zijn er in de huidige en toekomstige situatie geen woningen gelegen en hoeven er geen woningen aan hun woonfunctie onttrokken te worden.

Binnen de 10⁻⁶ PR-contour is nieuwbouw van woningen in beginsel niet toegestaan. De baanaanpassing zorgt voor een verplaatsing van de 10⁻⁶ PR-contour naar het zuiden. Binnen deze contour liggen in de toekomstige situatie geen bestaande woningen.

Daarnaast is van belang dat met de baanrotatie het recreatiegebied Oranjeplaat, inclusief doorontwikkeling van recreatiepark Waterpark Veerse Meer vrijgewaard wordt van de 10^{-6} contour in de toekomstige situatie. Daarmee komen de huidige beperkingen ten aanzien van externe veiligheid op dit recreatiegebied te vervallen.

Mogelijkheden tot bestrijding van rampen

Risicocommunicatie naar toekomstige werknemers, bezoekers en andere aanwezigen is zeer belangrijk. Bij indiensttreding kunnen werknemers op de externe veiligheidsrisico's gewezen worden. Er dient informatie te worden verstrekt over de maatregelen die zijn getroffen ter voorkoming en bestrijding van incidenten en over de daarbij te volgen gedragslijn. De betreffende gemeente heeft in dit kader een informatieplicht.

8.9.3 Conclusie

Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan.

8.10 Overige belemmeringen

8.10.1 Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij de locatie aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

8.10.2 Onderzoek en conclusie

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevant aan te merken belemmeringen aanwezig waarmee in dit inpassingsplan rekening moet worden gehouden. Voor dit aspect bestaan verder geen belemmeringen voor de in het plangebied aanwezige functies.

8.11 Explosieven

8.11.1 Kader

In het kader van de uitvoerbaarheid moet worden vastgesteld of in het onderzoeksgebied rekening gehouden moet worden met de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven in de bodem. Door preventief onderzoek uit te voeren naar Conventionele Explosieven (CE) kan worden voorkomen dat deze onverwachts worden aangetroffen bij het uitvoeren van werkzaamheden. Ook kan hierdoor worden voorkomen dat er onzorgvuldig wordt omgegaan met eventueel aangetroffen CE, waardoor ongewenste uitwerkingsgevolgen plaatsvinden. De belangrijkste daarvan zijn luchtdruk, schokgolf en scherfwerking, welke een groot gevaar vormen voor de veiligheid en gezondheid.

8.11.2 Onderzoek

Een eerste stap in het opsporingsproces naar CE wordt (doorgaans) gevormd door een (historisch) vooronderzoek, waarin beoordeeld wordt of een onderzoeksgebied verdacht of onverdacht is op de mogelijke aanwezigheid van Conventionele Explosieven.

In het kader van de planvorming voor het naastgelegen Waterpark Veerse Meer is een explosievenonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de ligging van de nieuwe start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland is meegenomen. Dit zogeheten vooronderzoek¹⁴ is uitgevoerd door XPLOSURE en onderzoekt het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied “Oranjeplaat te Arnemuiden”. De volledige rapportage is opgenomen als **bijlage 7** bij de toelichting.

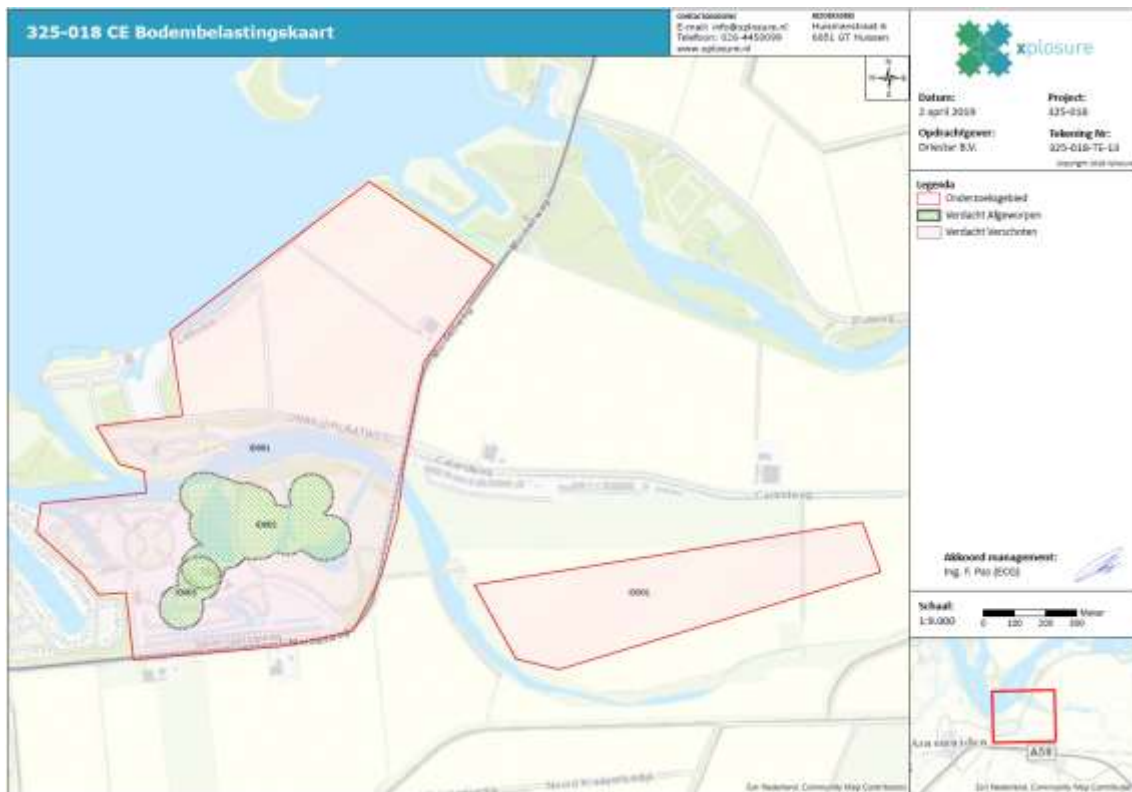
De conclusies van het rapport geven antwoord op de volgende drie kernvragen:

1. Is het onderzoeksgebied of delen hiervan betrokken geweest bij oorlogshandelingen (indicaties) en is er daardoor sprake van een verhoogd risico op het aantreffen van CE oftewel van verdacht gebied?
2. Zijn er gebeurtenissen (contra-indicaties) die een aanwijzing vormen dat een (mogelijk verdacht) gebied als onverdacht kan worden aangemerkt?
3. Indien er sprake is van verdacht gebied, wat is dan de (sub)soort, hoeveelheid en verschijningsvorm van de vermoede CE?

Naar aanleiding van de antwoorden op de drie deelvragen kan geconcludeerd worden dat het gehele onderzoeksgebied verdacht is verklaard op verschoten geschutsmunitie van Duitse en Geallieerde afkomst. Uitgaande van de zwaarste typen munitie van artillerie, wordt aangenomen dat deze niet dieper zullen zijn ingedrongen dan 2,50 m minus het toenmalige maaiveld.

Het verdachte gebied is in de CE Bodembelastingskaart aangegeven (zie afbeelding 8.11).

¹⁴ Bijlage 7: Vooronderzoek naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven in het onderzoeksgebied “Oranjeplaat te Arnemuiden”, XPLOSURE, kenmerk 325-018-VO-01, d.d. 2 april 2019



Abbeelding 8.11.: CE Bodembelastingskaart ter hoogte van het onderzoeksgebied (bron: bijlage 5 uit Vooronderzoek naar het Risico op het aantreffen van CE in het onderzoeksgebied "Oranjeplaat te Arnhem, XPLOSURE)

In de niet-naoorlogse geroerde grond adviseert Xplosure het proces van explosievenopsporing voort te zetten. Wanneer er binnen het onderzoeksgebied onverhoopt grondroerende werkzaamheden plaatsvinden, zal op basis van de exacte ontgravingscontouren nader onderzoek plaatsvinden. Mochten er explosieven aanwezig zijn, dan dienen deze door een gecertificeerd bureau te worden verwijderd. Omdat met voorliggend plan geen sprake is van ontgravingen is nader onderzoek niet noodzakelijk. De uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is hiermee niet in het geding.

8.11.3 Conclusie

De mogelijkheid tot aanwezigheid van explosieven leidt niet tot belemmeringen voor de vaststelling van dit inpassingsplan.

8.12 Duurzaamheid

8.12.1 Kader

Nationaal klimaatakkoord

De afgelopen jaren heeft de nationale overheid haar duurzaamheidsdoelen en de benodigde acties in verschillende documenten en afspraken vastgelegd. In 2013 zijn er afspraken gemaakt met het bedrijfsleven over onder andere besparing en meer duurzame opwekking in het Energieakkoord. In 2015 is er tijdens een VN-klimaatop in Parijs een nieuw internationaal klimaatakkoord

opgesteld. Het doel hiervan is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius en minimaal 1,5 graden. In 2016 heeft de overheid vervolgens in de Energie-agenda vastgelegd hoe een CO₂-arme energievoorziening in 2050 gerealiseerd kan worden. In 2018 zijn deze afspraken verder uitgebreid met een nationale Klimaatwet. Deze stelt dat in 2030 een CO₂-reductie van 49% ten opzichte van 1990 gerealiseerd moet zijn. In 2050 moet dit minimaal 95% zijn. In een nationaal klimaatakkoord worden afspraken gemaakt hoe deze doelen gehaald gaan worden. Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het klimaatakkoord gepubliceerd.

Als onderdeel van het nationale klimaatakkoord is ook afgesproken om op regionaal niveau samen te werken aan de energietransitie. Daarbij gaat het specifiek over lokale duurzame opwekking, besparing en de warmtetransitie. Dit resulteert in dertig regionale energiestrategieën (de RES). De regio's krijgen ondersteuning van het Nationaal Programma RES. Via de RES kan de besluitvorming omtrent de ruimtelijke inpassing van de duurzame energieopwekking en de energie-infrastructuur worden voorbereid in goed overleg met alle maatschappelijke partners en betrokkenen binnen de regio.

Omgevingsverordening Zeeland 2018

De Provincie Zeeland richt haar energie- en klimaatbeleid op het leveren van een evenredige bijdrage aan de nationale doelen, rekening houdend met de Zeeuwse geografische, maatschappelijke en bestuurlijke context. De Provincie ondersteunt de innovatie in en opwekking van zonne-energie. Het gaat daarbij vooral om het plaatsen van zonnepanelen door bedrijven en burgers voor eigen gebruik ('achter de meter'). Het Omgevingsplan gaat uit van het versterken en benutten van de stedelijke gebieden, tegengaan van verstening en versnippering van het landelijk gebied en behoud van de landschappelijke kwaliteiten. Grootschalige initiatieven voor zonneparken in het landelijk gebied sluiten hier niet op aan.

De Provincie wil vanwege de technologische ontwikkelingen, landschappelijke effecten en beperkte vraag naar ruimte voor zonneparken dat de opwekking van zonne-energie vooralsnog alleen wordt toegestaan in gebieden binnen de begrenzing bestaand bebouwd gebied en op agrarische bouwvlakken. Dit biedt op korte termijn voldoende mogelijkheden voor opwekking van zonne-energie. Buiten het bebouwd gebied is dit uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie.

8.12.2 Onderzoek

Duurzaamheidsaspecten ten aanzien van de gebouwde omgeving zijn voor voorliggend plan niet van toepassing. Er is met dit plan geen nieuwe bebouwing voorzien en het toevoegen van duurzame energievoorzieningen is niet wenselijk in verband met de vliegveiligheid. Echter, duurzaamheid zit ook in het gebruik van duurzame materialen en de mogelijkheid tot het demonteren en hergebruiken van grondstoffen.

Met de aangepaste baan is het gewenst om deze te voorzien van semi-verharding, evenals de situatie op de huidige baan. Deze semi-verharding houdt in dat gemalen vezels van oude kunstgrasvelden worden toegevoegd aan de ondergrond. De oude kunstgrasvelden met de rubberbolletjes maken geen onderdeel meer uit van het te hergebruiken materiaal. De semi-verharding heeft hierdoor maar een beperkt effect op de bodem en behoudt een groene uitstraling. Daarbij zorgt deze versteviging voor minder slijtage van de uit grasland bestaande start- en landingsbaan.

8.12.3 Conclusie

Het plan voldoet aan de wettelijke kaders ten aanzien van duurzaamheid.

9 Uitvoerbaarheid

9.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieplanverplichting

Bij de voorbereiding van een inpassingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband dient tevens onderzocht te zijn of op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan op te stellen. Daarbij is in de eerste plaats van belang wat voor type bouwplan wordt gerealiseerd. Indien het een bouwplan betreft dat behoort tot een categorie die is genoemd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat in beginsel de plicht een exploitatieplan op te stellen. Deze verplichting vervalt indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Bij besluit tot vaststelling van het PIP dient dan wel beslist te worden geen exploitatieplan vast te stellen.

De plannen voor de baanrotatie hebben uitsluitend betrekking op infrastructurele werken en landschappelijke inrichting. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

De voor dit inpassingsplan te maken kosten, waaronder eventuele tegemoetkoming in schade, zijn voor rekening van de gemeente Middelburg. Hierover zijn afspraken gemaakt in een bestuurs-overeenkomst tussen de Provincie Zeeland en de gemeente Middelburg. Deze overeenkomst is op 23 februari 2021 ondertekend en geldt als anterieure overeenkomst. In deze overeenkomst zijn ook bepalingen opgenomen (artikel 5) over onteigening, indien dit nodig zou blijken.

Conclusie

Gezien de gemaakte afspraken zoals vastgelegd in de overeenkomst wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

9.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een inpassingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen provincie en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd ex artikel 3.1.1. Bro alvorens een ontwerp inpassingsplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat de betrokken gemeenteraden ex artikel 3.26 Wro de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het inpassingsplan van start gaan.

Proces voorontwerp inpassingsplan

De aanpassing van de start- en landingsbaan van vliegveld Midden-Zeeland is een geringe wijziging ten opzichte van de huidige situatie, met een beperkt effect op de omgeving. Ten aanzien van de vliegveiligheid verbetert de situatie door een meer directe aanvliegeroute. De effecten op de totale geluidsbeleving en – belasting in de directe omgeving van het vliegveld zijn positief. Ook vindt in de nieuwe situatie een kleinere overlap van het circuitgebied van de vliegtuigen met het Veerse Meer plaats.

Naar aanleiding van het onderzoek naar de baanaanpassing hebben de betrokken gemeenten op 17 juli 2020 bij de provincie onder aanvoering van de gemeente Middelburg een verzoek ingediend om de procedure te starten voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Met dit plan kan de baanaanpassing juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt. Provinciale Staten hebben in hun vergadering van 5 februari 2021 ingestemd met dit verzoek. Per brief van 2 maart 2021 hebben zij de gemeenteraden van Borsele, Noord-Beveland, Goes, Middelburg, Veere en Vlissingen gevraagd om hun reactie op dit voornemen. Dit conform de hiervoor aangehaalde bepaling uit artikel 3.26 Wro. De gemeenteraden van Borsele, Middelburg, Veere, Vlissingen, Noord-Beveland en Goes hebben hierop onder voorbehoud positief gereageerd. De gemeenteraad van Noord-Beveland heeft de brief voor kennisgeving aangenomen, wat wordt geïnterpreteerd als instemming met het voornemen.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

9.3 Handhavingaspecten

Het inpassingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen.

De handhaafbaarheid van een inpassingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

Vertaling naar bestemmingsregeling

In dit inpassingsplan is aangesloten bij de hindercontouren zoals vastgelegd in het luchthavenbesluit. De wijziging in enkelbestemmingen vindt uitsluitend plaats op de locatie waar de feitelijke baanaanpassing plaatsvindt. De verbeelding, de regels en de toelichting zijn, tot slot, zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen. Het inpassingsplan zorgt daarmee voor een gelijklopende en gemeentegrensoverschrijdende regeling ten behoeve van het vliegveld Midden-Zeeland.

10 Procedure

10.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een inpassingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een voor aankondiging te worden gepubliceerd waarin de provincie aangeeft een inpassingsplan voor te bereiden. Deze voor aankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden met het besluit van Provinciale Staten op 5 februari 2021 om medewerking te verlenen aan het opstarten van een juridisch planologische procedure door middel van een inpassingsplan.

Inspraak

Het voorontwerp van het inpassingsplan is, conform de provinciale inspraakverordening, voorafgaand aan de formele procedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn vanaf **PM Datum** is eenieder in de mogelijkheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het inpassingsplan.

De ontvangen inspraakreacties worden samengevat en beantwoord in een 'Nota inspraak en vooroverleg'¹⁵, die als bijlage bij deze toelichting zal worden gevoegd.

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dient het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In dit kader is het voorontwerp van het inpassingsplan voor advies toegezonden aan de diverse overleginstanties. De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de 'Nota inspraak en vooroverleg'¹⁶, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

10.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg wordt de formele procedure gestart. De eventuele aanpassingen die volgen uit de inspraakreacties en de overlegreacties worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan. Ook worden mogelijk enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

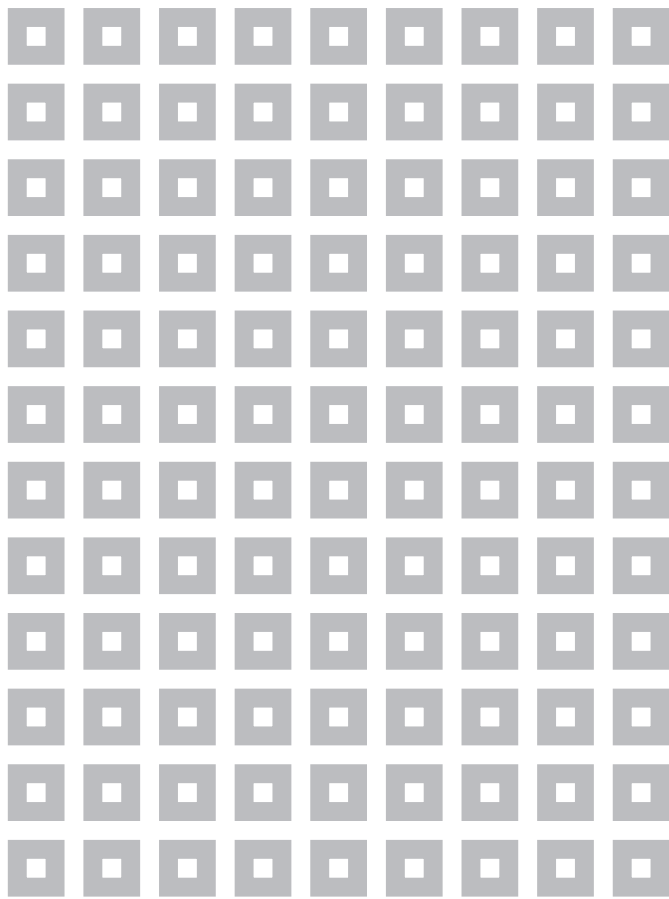
Op de voorbereiding van een inpassingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerp-inpassingsplan ligt gedurende zes weken ter inzage. Binnen deze termijn wordt een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen.

¹⁵ Bijlage 8: Nota inspraak en overleg, Provincie Midden-Zeeland (**PM na vooroverleg en inspraak**)

10.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de het bevoegd gezag beslissen omtrent de vaststelling van het inpassingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot vergunningverlening kan worden overgegaan.



kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

Van Nelle Ontwerpfabriek
Gebouw Thee 0
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam
T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

