

Nota van beantwoording zienswijzen

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland

Mei 2024

Behoort bij besluit van het college van GS van 9 juli 2024 inzake het voorstel aan Provinciale Staten tot vaststelling van het inpassingsplan “Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland”

Nota van beantwoording zienswijzen

Bij het ontwerp inpassingsplan Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland.

Datum: 10 mei 2024

Auteur: Provincie Zeeland

Versienummer: 2.0 (definitief)

Inhoudsopgave

blz

1	Inleiding.....	4
2	Gevolgde procedure	5
3	Beantwoording van de zienswijzen.....	6
4	Overzicht van de wijzigingen	14

1 Inleiding

Het ontwerp inpassingsplan 'Baanrotatie vliegveld Midden-Zeeland', met de daarop betrekking hebbende stukken, heeft met ingang van 16 november 2023 tot en met 27 december 2023 ter inzage gelegen. Het inpassingsplan was elektronisch te raadplegen op de website van de Provincie Zeeland en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Op werkdagen was het inpassingsplan ook fysiek in te zien op het provinciehuis. Gedurende de zienswijzetermijn is iedereen in de mogelijkheid gesteld schriftelijk en/of mondeling te reageren op het ontwerp inpassingsplan. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. De zienswijzen geven aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het inpassingsplan.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de gevolgde procedure toegelicht. De zienswijzen worden behandeld in hoofdstuk 3, op volgorde van binnenkomst. In deze nota zijn onderwerpen uit die zienswijzen samengevat en beantwoord. Per onderwerp is aangegeven welk nummer van een indiener van een zienswijze daarbij hoort. Ook is aangegeven of deze aanleiding geeft tot wijziging van het ontwerp inpassingsplan. Tot slot hebben wij een overzicht van de (ambtshalve) wijzigingen in het inpassingsplan opgenomen in hoofdstuk 4. Hierbij is onderscheid gemaakt in de toelichting, de regels en de verbeelding.

2 Gevolgde procedure

Ontwerpfase

Op de voorbereiding van een inpassingsplan is artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerp inpassingsplan heeft van 16 november 2023 tot en met 27 december 2023 zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. In totaal zijn 4 zienswijzen ingediend.

Overzicht ingekomen zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn gedurende de inspraaktermijn naar voren gebracht:

Nr.	Indiener(s) zienswijze	Adres	Datum
1.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	19-11-2023
2.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	23-11-2023
3.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	21-12-2023
4.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	27-12-2023

De ontvangen zienswijzen zijn in deze nota van beantwoording zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. Als daartoe aanleiding is, is per reactie in de conclusie aangegeven of deze aanleiding geeft het ontwerp inpassingsplan aan te passen.

3 Beantwoording van de zienswijzen

De zienswijzen zijn in onderstaande tabel samengevat en voorzien van beantwoording. In kolom 'conclusie' is per argument aangegeven of, en zo ja welke, wijzigingen in het inpassingsplan zijn doorgevoerd.

Nr.	Zienswijze	Antwoord	Conclusie
1.	Geanonimiseerd (19 november 2023)		
	De indiener heeft last van geluidsoverlast door vliegbewegingen en evenementen in het weekend. Ook worden er in de toekomst meer vliegbewegingen en daardoor meer geluidsoverlast verwacht.	Toenemende geluidsoverlast De voorgeschreven vliegroutes en de hoeveelheid vluchten worden gehandhaafd vanuit het Luchthavenbesluit en niet vanuit een bestemmings- of inpassingsplan. Ook geluidhinder wordt niet gereguleerd vanuit een bestemmings- of inpassingsplan.	Geen wijzigingen
	Uitbreidingsmogelijkheden van de recreatieve onderneming van de indiener werden (en worden misschien in de toekomst) door vliegveld Midden Zeeland met bezwaren geblokkeerd.	Bezwaren vliegveld tegen Kruitmolen Het staat het vliegveld, net als de indiener, vrij om een zienswijze in te dienen tegen ruimtelijke plannen in de omgeving indien zij belanghebbend is. Er zijn daarnaast geen concrete initiatieven van indiener bekend, zodat bij de planvorming voor de baanrotatie daar geen rekening mee hoeft te worden gehouden.	Geen wijzigingen
	Ter plaatse van de recreatieve onderneming van de indiener mag als gevolg van de gebiedsvisie Veerse Meer geen nieuwe bedrijfsbebouwing meer worden gerealiseerd. Het verbaast de indiener dat het vliegveld wel nieuwe gebouwen mag plaatsen. Het vliegveld valt ook onder werking van 1 km rond het Veerse Meer waar niks meer is toegestaan.	Bouwverbod voor Kruitmolen i.r.t. de uitbreiding van het vliegveld Dit inpassingsplan voorziet niet in een wijziging van de bouwmogelijkheden van het vliegveld. De Gebiedsvisie Veere Meer is in 2021 door de betrokken overheden vastgesteld (PS-besluit 8-10-2021). In de Gebiedsvisie Veerse Meer is de geplande rotatie van de vliegbaan (van oost-westrichting naar meer noordoost-zuidwest) specifiek benoemd. Deze draaiing is al jarenlang gewenst, vanwege veiligheid en geluidsoverlast voor de mensen die op Woon- en recreatiegebied Oranjeplaat en het Waterpark Veerse Meer wonen en/of verblijven. In de visie is ook beschreven dat wordt gewerkt aan een provinciaal inpassingsplan hiervoor. Met voorliggend plan wordt hieraan invulling gegeven. De inrichting en het	Geen wijzigingen

		<p>gebruik ten opzichte van de directe omgeving moet voldoen aan de regelgeving omtrent luchtvaartverkeer. Het inpassingsplan is derhalve in lijn met het beleid uit de Gebiedsvisie Veerse Meer.</p> <p>Voor wat betreft de bebouwingsmogelijkheden op het grondgebied van de indiener wordt verwezen naar de Gebiedsvisie Veerse Meer, waarin is bepaald dat langs de bebouwde oevers van het Veerse Meer geen permanente dagrecreatieve ontwikkelingen zijn toegestaan. Als het gaat om nieuwvestiging, dan zal deze een plek moeten vinden binnen de bestaande bebouwingscontouren en/of aandachtsgebieden.</p>	
2.	Geanonimiseerd (23 november 2023)		
	<p>De indiener is sterk tegen enige verandering van het vliegverkeer in verband met overlast. Een rotatie van de baan zal de overlast niet doen afnemen, hooguit meer mogelijkheden bieden om vluchten te maken en derhalve meer geluidsoverlast te produceren. De groei van (luchtvaart)toerisme moet worden beperkt ten behoeve van bewoners in de omgeving.</p>	<p><i>Geluidsoverlast</i></p> <p>De voorgeschreven vliegroutes en de hoeveelheid vluchten worden gehandhaafd vanuit het Luchthavenbesluit en niet vanuit een bestemmings- of inpassingsplan. Ook geluidhinder wordt niet gereguleerd vanuit een bestemmings- of inpassingsplan. Het inpassingsplan voorziet dan ook niet in groei van (luchtvaart)toerisme, maar voorziet enkel in de planologische doorwerking van het Luchthavenbesluit, namelijk de baanrotatie. Eventuele zienswijzen op het Luchthavenbesluit dienen in de betreffende procedure te worden ingebracht.</p> <p>De geluidzones uit het nieuw vast te stellen Luchthavenbesluit zijn overgenomen op de gronden in het inpassingsplan, waarbij de geluidsbelasting op nabij gelegen gevoelige objecten (o.a. bedrijfs- en/of burgerwoningen) door landende en opstijgende gemotoriseerde toestellen (vliegtuigen en helikopters) de grenswaarden van respectievelijk 70,</p>	Geen wijzigingen

		56 en 48 dB(A) niet mag overschrijden. Dat blijkt niet het geval te zijn.	
	Eerdere zorgen van de indiener zijn geuit als inspraakreactie op het voorontwerp inpassingsplan, bij het vliegveld, IL&T en de RUD Zeeland. Verzoeken tot vermindering van luchtvaartverkeer leiden niet tot resultaat en een centraal loket voor klachten omtrent overlast ontbreekt.	<i>Communicatie</i> Onduidelijk is op welke inspraakreactie de indiener doelt. In de voorontwerpfase van het inpassingsplan is door indiener geen inspraakreactie ingediend. Voor vliegveld Midden-Zeeland loopt een procedure tot wijziging van het Luchthavenbesluit. Dit is noodzakelijk voor de verdraaiing van de baan waar Provinciale Staten uiteindelijk een besluit over dienen te nemen. Deze besluitvormingsprocedure is gestart: er is op 1 september 2023 een aanvraag voor het wijzigen van het Luchthavenbesluit in verband met de baanverdraaiing ingediend door Zeeland Airport B.V., een ontwerp van het gewijzigde Luchthavenbesluit is per 15 april 2024 ter inzage gelegd. Hierop is een zienswijzenprocedure van toepassing. Dit inpassingsplan voorziet enkel in de juridisch-planologische doorwerking van het Luchthavenbesluit.	Geen wijzigingen
3.	Geanonimiseerd (21 december 2023)		
	De gemeente Middelburg heeft in het kader van de bestemmingsplan-procedure voor het Waterpark aangegeven dat de baanrotatie van het vliegveld een voorwaarde is voor de doorontwikkeling van het park. Omdat cliënten tegen het plan voor het waterpark zijn, verzetten zij zich ook tegen de daarvoor noodzakelijke baanrotatie en het ontwerp inpassingsplan daarvoor.	Van de zienswijze wordt kennis genomen. Overigens stond de voorwaarde voor de baanrotatie inderdaad in het op 7 juni 2021 vastgestelde bestemmingsplan. Bij de herziening van 15 december 2022 is deze omissie hersteld. Dit bestemmingsplan is intussen onherroepelijk (zie Uitspraak Raad van State). Daarmee is deze opmerking niet langer actueel.	Geen wijzigingen
	Het onttrekken van gronden aan de landbouw is in strijd met de Nationale Omgevingsvisie, omdat de baanrotatie beslag legt op landbouwgronden en de landschappelijke kwaliteiten daardoor worden aangetast.	<i>Strijdigheid NOVI</i> Door indiener wordt niet aanwijsbaar toegelicht in welke hoedanigheid rijksbeleid zou verhinderen om landbouwgronden te onttrekken ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling (hier de baanrotatie). Bij de planvorming met het inpassingsplan is het rijksbeleid betrokken. Daarbij bevat de NOVI en	Geen wijzigingen

		de onderliggende Amvb's geen juridisch verbindende voorschriften die de bevoegdheid van Provinciale Staten (of gemeenteraden) beperken om specifiek landbouwgronden te onttrekken.	
	Er moet worden onderzocht en onderbouwd dat de zoetwaterbel niet zal worden aangetast.	<p>Zoetwaterbel</p> <p>In het kader van bestemmingsplan Waterpark Veerse Meer heeft een geohydrologisch onderzoek (bijlage 7, Sweco, d.d. 15 april 2021) plaatsgevonden waarin effecten op de zoetwaterbel zijn beoordeeld. Effecten kunnen plaatsvinden op het moment dat er wijzigingen zijn in het oppervlaktewatersysteem en daarmee in de grondwaterstanden, bijvoorbeeld wanneer grondwater wordt onttrokken. Dat is met voorliggend inpassingsplan niet het geval.</p> <p>In het onderzoeksrapport van Sweco (p. 24) is aangegeven dat een eventuele baanrotatie bij het vliegveld, geohydrologisch gezien, geen invloed heeft op de stijghoogten buiten het plangebied. Omdat de hoofdwatgangen niet gewijzigd worden (en er ook niet diep wordt gegraven bij de aanleg van de nieuwe baan) treedt er geen verandering op in de effecten.</p> <p>Voor wat betreft de zoetwaterbel is het waterschap Scheldestromen het bevoegd gezag. Het waterschap heeft in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro aangegeven dat er geen strijd is met het waterschapsbeleid en heeft bevestigd te kunnen instemmen met de waterparagraaf.</p> <p>De toelichting van het inpassingsplan zal op dit punt worden aangevuld.</p>	In de toelichting, hoofdstuk 6, paragraaf 6,2 onder het kopje 'zoetwaterbel' is een tekstuele aanvulling gedaan omtrent het geohydrologisch onderzoek in relatie tot de zoetwaterbel. Het geohydrologisch onderzoek is tevens opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het inpassingsplan.
	Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is verouderd en had daarom niet ten grondslag gelegd mogen worden aan	Het mer-beoordelingsbesluit dient in een zo vroeg mogelijk stadium in het planproces genomen te worden (art.	Geen wijzigingen

	<p>het ontwerp inpassingsplan. De Aerius berekeningen zijn niet actueel en er is geen rekening gehouden met de stationering van een SAR-helikopter.</p>	<p>7.19 lid 1, Wet milieubeheer). Dit is ook gebeurd (zie bijlage 1 van dit inpassingsplan); de uitgangspunten voor de baanrotatie zijn nadien niet gewijzigd ten opzichte van het voornemen en er is dan ook geen aanleiding om nu een nieuw merbeoordelingsbesluit te nemen. Naar aanleiding van de gewijzigde AERIUS-calculator en de ontwikkelingen rond de SAR-helikopter zijn bovendien aanvullende stikstofberekeningen uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen. Deze stikstofberekeningen zijn in de plantoelichting onder paragraaf 5.2 beschreven en tevens als bijlage opgenomen (bijlage 5). Uit de berekeningen en de complete integrale afweging worden er geen milieu planologische belemmeringen voor de voorgenomen baanrotatie voorzien.</p>	
	<p>De uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is niet geborgd. In de anterieure overeenkomst die is gesloten met de gemeente Middelburg staat expliciet vermeld dat de overheden (en de eigenaar) niet over middelen beschikken om de baanrotatie te realiseren. Daar komt bij dat uit vaste rechtspraak blijkt dat voor de onderbouwing van de uitvoerbaarheid niet volstaan kan worden met een verwijzing naar een anterieure overeenkomst.</p>	<p><i>Anterieure overeenkomst/uitvoerbaarheid</i> Uitgangspunt van deze overeenkomst is dat de baanrotatie niet mag en zal leiden tot extra financiële lasten voor de exploitant van het vliegveld. Alle met de baanrotatie samenhangende externe kosten, zoals met betrekking tot het inpassingsplan, wijziging van het Luchthavenbesluit, onderzoekskosten, voorbereidingskosten, grondverwerving, planschade, fysieke aanleg van de baan en aanpassing van de terreinrichting, zullen dan ook worden gedragen door gemeente Middelburg, die over de financiering daarvan weer afspraken heeft gemaakt met Driestar (de exploitant van het Waterpark Veerse Meer). De indiener heeft niet aannemelijk gemaakt dat de bij de gesloten anterieure overeenkomst betrokken partijen, waaronder de gemeente Middelburg, de kosten niet kunnen dragen.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

4. Geanonimiseerd (27 december 2023)			
	<p>Het plan maakt volgens de indiener een algehele uitbreiding van de luchthaven mogelijk, aangezien het ontwerp inpassingsplan niet tevens de huidige ligging van de start-/landingsbaan en overige tot de luchthaven behorende gronden omvat en een tweede start- en landingsbaan niet uitsluit. Hiermee is bij het opstellen van het plan geen rekening gehouden, waardoor geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De huidige bestemming Verkeer – Luchthaven ter plaatse van de bestaande start-/landingsbaan moet komen te vervallen en/of agrarisch worden bestemd.</p>	<p><i>Opzet bestemmingsplan</i></p> <p>De gronden ter plaatse van de toekomstige start- en landingsbaan worden bestemd als Verkeer – Luchthaven, conform de huidige bestemmingsregeling in bestemmingsplan “Buitengebied” (gemeente Middelburg). Hiermee krijgen de gronden van het vliegveld een eenduidige bestemmingsregeling. Op deze gronden wordt ook geen bouwvlak toegevoegd of anderszins voorzien in extra bouw mogelijkheden.</p> <p>De gronden ter hoogte van de voormalige start- en landingsbaan blijven inderdaad bestemd als 'Verkeer- Luchthaven'. De gronden blijven namelijk in beheer en gebruik van de exploitant van het vliegveld. Hierover dienen o.a. de taxibewegingen van en naar de nieuwe baan mogelijk te blijven.</p> <p>Op grond van het inpassingsplan zijn binnen de bestemming ‘Verkeer – Luchthaven’ aan het vliegveld gerelateerde functies mogelijk, zoals een start- en landingsbaan. Echter: in het Luchthavenbesluit zijn onder meer de ligging van de start- en landingsbaan en de route van de vliegbewegingen bepaald. Hierdoor is het, na vaststelling van het nieuwe Luchthavenbesluit, niet meer toegestaan om vanaf de huidige start- en landingsbaan te vliegen. De huidige start- en landingsbaan wordt hiermee automatisch buiten gebruik gesteld. Het gelijktijdig in werking hebben van twee start- en landingsbanen op Vliegveld Midden-Zeeland is dan ook niet aan de orde en hoeft in het inpassingsplan niet te worden onderbouwd.</p>	<p>Geen wijzigingen</p>

		Een algehele uitbreiding van het vliegveld, zoals de indiener stelt, is dan ook niet aan de orde.	
	Mede vanwege de samenloop met het bestemmingsplan 'Bouwvlak Vliegveld Midden-Zeeland', waarbij zowel de huidige bestemming 'Verkeer – Luchthaven' in stand blijft en een uitbreiding van het aldaar aanwezige bouwvlak plaatsvindt, is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.	<i>Laddertoets</i> Het inpassingsplan voorziet in een nieuwe bestemming 'Verkeer – Luchthaven' ter plaatse van de nieuwe start-/landingsbaan, maar creëert geen (nieuwe) bouwmogelijkheden. Enkel bouwwerken ten dienste van het vliegveld, zoals nutsgebouwen met een maximale hoogte van 5 meter zijn toegestaan (zie art. 3.2.1 en 3.2.2). Het bouwen van gebouwen is niet aan de orde. Het bestemmingsplan 'Bouwvlak vliegveld Midden-Zeeland' waarop indiener doelt, vergroot alleen het bouwvlak maar zorgt in oppervlakte niet voor meer bouwmogelijkheden dan in het nu geldende bestemmingsplan.	Geen wijzigingen
	De baanverdraaiing vindt plaats op gronden die in eigendom zijn van de indiener en worden hierdoor lastig bewerkbaar. Dit schaadt de zakelijke belangen van de indiener.	<i>Baanverdraaiing op grond van de indiener</i> Bij het bepalen van de schadeloosstelling voor de 12 hectare die nodig is voor de baanrotatie wordt tevens rekening gehouden met het waardeverlies van de resterende kavel als gevolg van de mindere bewerkbaarheid en het afsnijden van deze grond van beregeningsputten, voor zover daar sprake van is	Geen wijzigingen
	In het rapport van Adecs (bijlage 2 bij de toelichting) is ten onrechte geen rekenpunt toegevoegd bij de woning van de indiener, maar wel bij Oranjeplaat en Waterpark Veerse Meer. Kennelijk wordt er geen belang gehecht aan (het onderzoeken van) de geluidshinder die de indiener ervaart en waaraan hij na draaiing en verplaatsing van de start-/landingsbaan zal worden blootgesteld.	<i>Ontbreken handhavingspunt in rapport Adecs</i> Het is niet wettelijk verplicht om bij elke woning een handhavingspunt of rekenpunt te leggen. De twee handhavingspunten bij de kop van de baan zijn verplicht en verder is het aan het bevoegd gezag om zaken in beeld te brengen waar gewenst. De aanvullende punten in dit onderzoek zijn alleen gekozen om specifiek op die locaties het effect inzichtelijk te maken, of deze uiteindelijk wel/niet vastgelegd worden is aan het bevoegd gezag. Het ontbreken van zo'n punt wil	Geen wijzigingen

		<p>ook niet zeggen dat er geen belang aan deze woning wordt gehecht.</p>	
	<p>De indiener stelt dat als gevolg van de draaiing en verplaatsing van de start-/landingsbaan sprake zal zijn van toename van de reeds ondervonden geluidshinder ter plaatse van zijn (bedrijfs-)woning. Indiener stelt dat voor de beoordeling van de te verwachten (toename van de) geluidshinder gebruik kan worden gemaakt van handhavingspunten HHP07 en HHP25 in het rapport, waar zijn woning tussenin is gelegen. Zoals uit tabel 4 volgt is de toename van de geluidsbelasting bij HHP07 en HHP25 respectievelijk 42% en 72%. Zelfs indien rekening wordt gehouden met het feit dat de woning van de indiener ten opzichte van HHP07 en HHP25 wat noordelijker en dus op enige afstand van beide handhavingspunten is gelegen, dan nog zal sprake zijn van een zeer aanzienlijke toename van de geluidsbelasting.</p>	<p><i>Geluidshinder t.p.v. bedrijfswoning op grond van de indiener</i></p> <p>Door de indiener wordt gesteld dat de toename in de handhavingspunten HHP07/HH09 en HHP25/HH27 resp, +42 en +72% bedraagt. Dit staat inderdaad in tabel 4 weergegeven. De indiener concludeert echter dat dit dezelfde punten zijn, en dat is niet het geval. De handhavingspunten HH09 en HH27 punten liggen aan de kop van de oude/huidige baan, en de punten HHP07 en HHP25 bij de gedraaide baan. De vergelijking die de indiener maakt is dus niet correct. Bovendien treedt de toename aan geluid enkel op omdat er een (nieuwe) SAR-helikopter is meegenomen in het rapport.</p> <p>In figuur 12 uit hetzelfde rapport (gm221113rap) is overigens een afbeelding opgenomen waarin de gewijzigde geluidscontouren zijn weergegeven. Hieruit blijkt dat juist ter plaatse van de woning van de indiener sprake is van een verlaging van de geluidsbelasting.</p> <p>Op verzoek is door de opsteller van het rapport een rekenpunt in de buurt van de woning van de indiener opgezocht. Hieruit volgt dat de geluidsbelasting ter plaatse van de woning op dit moment ca. 53,3 dB(A) bedraagt, en dat de geluidbelasting in de nieuwe situatie wordt verlaagd naar ca 49,4 dB(A). Dit betreft een afname van 3,9 dB(A). In geval van een afname van 3 dB(A), moet dit beschouwd worden als een halvering van de geluidsbelasting.</p>	

4 OVERZICHT VAN DE WIJZIGINGEN

Als gevolg van de zienswijzen is het vast te stellen inpassingsplan ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan op één punt gewijzigd:

- In de toelichting is in hoofdstuk 6, paragraaf 6.2 (pagina 64) onder het kopje 'Zoetwaterbel' een tekstuele aanvulling gedaan omtrent het geohydrologisch onderzoek in relatie tot de zoetwaterbel.
- Het geohydrologisch onderzoek is tevens opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het inpassingsplan.

Daarnaast zijn er enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Hierna is een overzicht gegeven van die wijzigingen.

Ambtshalve wijzigingen

- Diverse wet- en regelgeving is waar nodig geactualiseerd.
- De datum en status van het plan zijn waar nodig geactualiseerd.
- Deze Nota van beantwoording zienswijzen is als bijlage bij de toelichting van het inpassingsplan gevoegd.
- In de toelichting en als bijlage bij de toelichting zijn actuele Aerius-berekeningen (d.d. 13 november 2023) verwerkt en toegevoegd. Dit als gevolg van een update van de Aerius-rekentool op 5 oktober 2023. In de voorbereiding op de procedure van het ontwerp inpassingsplan was het niet meer haalbaar om de actuele berekeningen toe te voegen. De uitkomsten van de nieuwe berekeningen hebben geen negatieve effecten op beschermde gebieden t.a.v. stikstofdepositie en vormen dan ook geen belemmering in de planvorming.
- In de toelichting, regels en op de verbeelding is de juridisch-planologische borging van het aanvullend beperkingengebied (Artikel 6.7 Luchtvaartverkeerszone) komen te vervallen. Aanleiding hiervoor is het voortschrijdend inzicht dat het afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkeling binnen dit aanvullend beperkingengebied anderszins is geregeld, namelijk via de provinciale omgevingsvisie, provinciale omgevingsverordening en gemeentelijke omgevingsplannen.

