

Bestemmingsplan Landelijk gebied,
Aviaweg 2

Vastgesteld

Opdrachtgever:	Gemeente Stadskanaal
Rapportnummer:	RB 30.017
IMRO-idn	NL.IMRO.0037.BP1206-VS01
Datum vrijgave:	17 februari 2014
Opsteller:	Dhr. M. Beek
Goedkeuring:	Dhr. H. de Roo

Inhoudsopgave

.....	1
1 HOOFDSTUK 1 INLEIDEND HOOFDSTUK	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Aanleiding	4
1.3 Beschrijving van het plan	5
1.4 Planologisch kader	7
1.5 Doel van het bestemmingsplan	9
1.6 Verantwoording	9
1.7 Leeswijzer	9
2 HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE EN HISTORIE	10
2.1 Huidige situatie en ontstaan	10
3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.1.1 Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	12
3.2 Provinciaal beleid	13
3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan (POP)	13
3.2.2 Omgevingsverordening Groningen	16
3.3 Gemeentelijk beleid	17
3.3.1 Toekomstvisie Stadskanaal 2025	17
3.3.2 Welstandsnota Stadskanaal	18
4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN	19
4.1 Archeologie	19
4.1.1 Aanleiding en doel	19
4.1.2 Doorwerking naar het plan	19
4.2 Fysieke veiligheid	20
4.2.1 Algemeen	20
4.2.2 Doorwerking naar het plan	20
4.3 Bodem	22
4.3.1 Algemeen	22
4.3.2 Doorwerking naar het plan	22
4.4 Flora en Fauna	23
4.4.1 Algemeen	23
4.4.2 Doorwerking naar het plan	23
4.5 Geluid	24
4.5.1 Algemeen	24
4.5.2 Doorwerking naar het plan	25
4.6 Luchtkwaliteit	26
4.6.1 Algemeen	26
4.6.2 Doorwerking naar het plan	26
4.7 M.E.R.-beoordeling	27
4.7.1 Algemeen	27
4.7.2 Doorwerking naar het plan	27
4.8 Milieu(hinder)	28
4.8.1 Algemeen	28
4.8.2 Doorwerking naar het plan	29
4.9 Watertoets	29
4.9.1 Algemeen	29

4.9.2	Doorwerking naar het plan	30
5	HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID	31
6	HOOFDSTUK 6 OVERLEG EN INSpraak	32
7	HOOFDSTUK 7 JURIDISCHE VORMGEVING	33
7.1	Algemeen.....	33
7.1	Toelichting op de verbeelding.....	33
7.2	Toelichting op de planregels.....	34

1 Hoofdstuk 1 Inleidend hoofdstuk

1.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is bedoeld om het juridisch kader te bieden voor het kunnen uitvoeren van een ruimtelijk initiatief. Tevens biedt voorliggend plan de onderbouwing van waarom het gewenste ruimtelijk initiatief inpasbaar is op de door initiatiefnemer gewenste locatie.

1.2 Aanleiding

Aan de Aviaweg 2 te Vledderveen bevindt zich het Vliegveld Stadskanaal. Vliegveld Stadskanaal is een zogeheten MLA-vliegveld. MLA staat voor Micro Light Aircraft. Dit zijn 2-persoons vliegtuigen tot 450 kg. Tevens beschikt Vliegveld Stadskanaal over een geregistreerde vliegschool, die opleidt tot het RPL-MLA brevet, waarbij RLP staat voor Recreational Pilot License).



Foto van een MLA, bron : www.ulv.nl

In de huidige situatie bestaat het vliegveld uit een tankstation, horecapaviljoen, seizoensgebonden verenigingscamping met sanitairvoorziening, camperstandplaats met eigen ontsluiting op de Aviaweg, een werkplaats ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden van de vliegtuigen, een aantal hangars ten behoeve van de stalling van de vliegtuigen, een start- annex landingsbaan en een autoparkeerplaats. Naast het vliegveld bevindt zich een geluidssportcentrum, deze behoort niet toe aan het vliegveld.

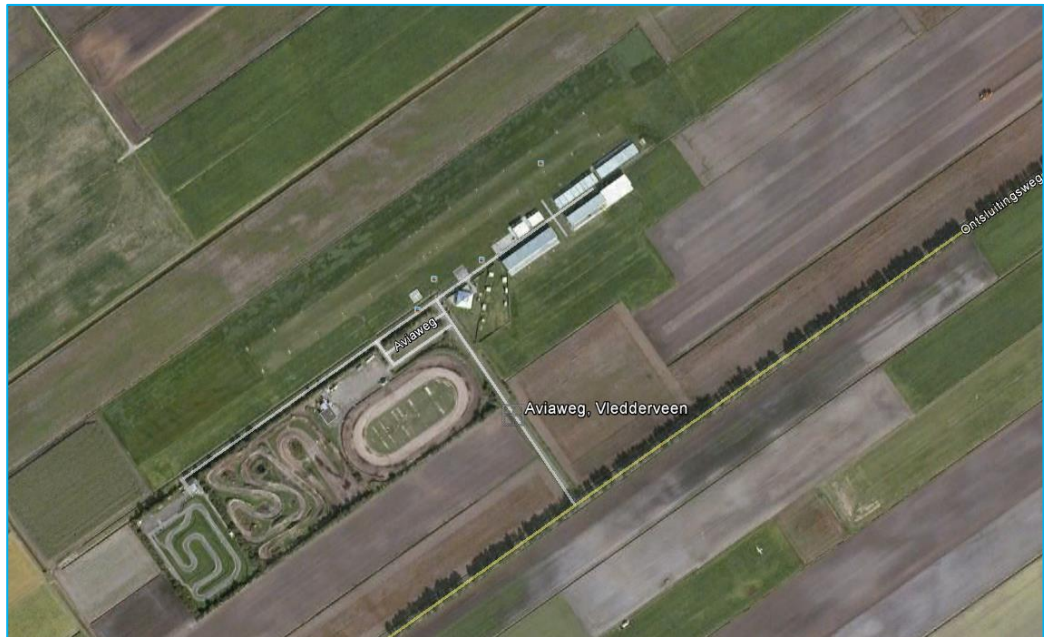
De Stichting Luchthaven Stadskanaal heeft plannen om het vliegveld uit te breiden met een tweetal hangars. Daartoe dient het bouwblok zoals dat nu is opgenomen in het bestemmingsplan te worden vergroot. Tevens is het de bedoeling het kampeerterrein formeel te reguleren binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan, aangezien deze daar momenteel juridisch niet in is gereguleerd.

De vergroting van het aantal m² aan hangars is noodzakelijk voor de continuïteit van het vliegveld. De bouwhoogte van de bestaande hangars is in het verleden tot stand gekomen in verband met het dubbel parkeren van vliegtuigen met behulp van een liftinstallatie om tot een clustering van gebouwen te komen op een zo klein mogelijk bebouwingsoppervlakte. De vliegtuigen zijn dus boven elkaar gestapeld. In de loop der

tijd zijn de huidige moderne toestellen groter van formaat zijn ten opzichte van de toestellen uit het verleden. Er kunnen tegenwoordig dus minder toestellen in de reeds bestaande gebouwen gestald worden dan destijds bij de bouw was voorzien. Uitbreiding van hangars is dus essentieel. Ook wensen meer eigenaren van een eigen vliegtuig deze bij het vliegveld willen laten staan, waardoor er meer vraag is naar verhuurbare stallingsplaatsen.

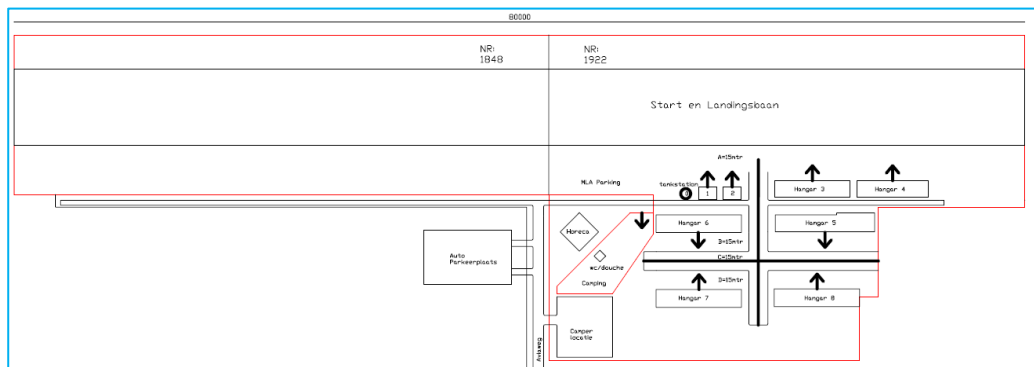
De legalisatie van het kampeerterrein is ook gewenst. Dit kampeerterrein levert een gewenste bijdrage in de exploitatie van het vliegveld.

Op de navolgende foto vanuit de lucht is het terrein weergegeven.

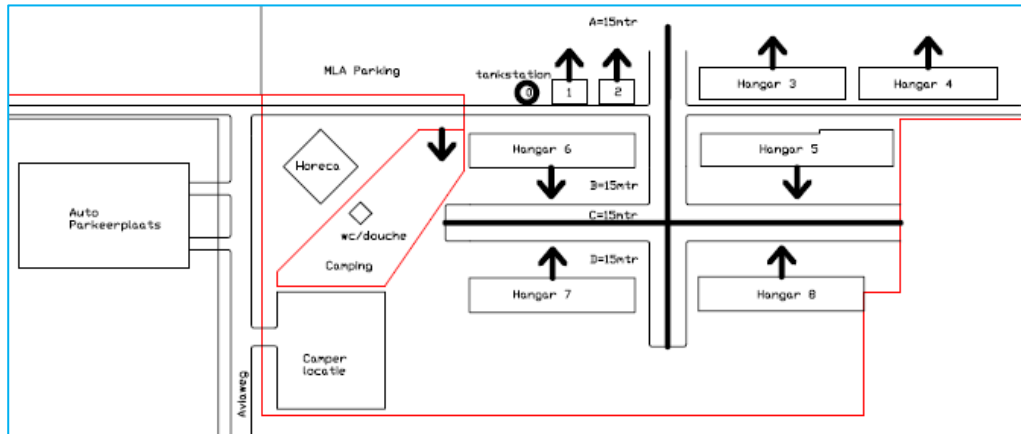


1.3 Beschrijving van het plan

Zoals aangegeven is het de bedoeling een tweetal extra hangars te bouwen. In de gewenste situatie ziet het gehele terrein er na voltooiing van de gewenste zaken er als volgt uit.



Op de volgende bladzijde is het gedeelte waar de daadwerkelijke ontwikkelingen plaatsvinden vergroot weergegeven.



Extra toegevoegd hierbij zijn de hangars 7 en 8 ten zuiden van de bestaande hangars 5 en 6. Tussen de hangars 5/6 en 7/8 is sprake van terrein bedoeld voor de zogeheten pre-check van het vliegtuigstel.

De extra hangars worden gebouwd op gronden die nu ingericht zijn als grasland. Hieronder is dit zichtbaar gemaakt.

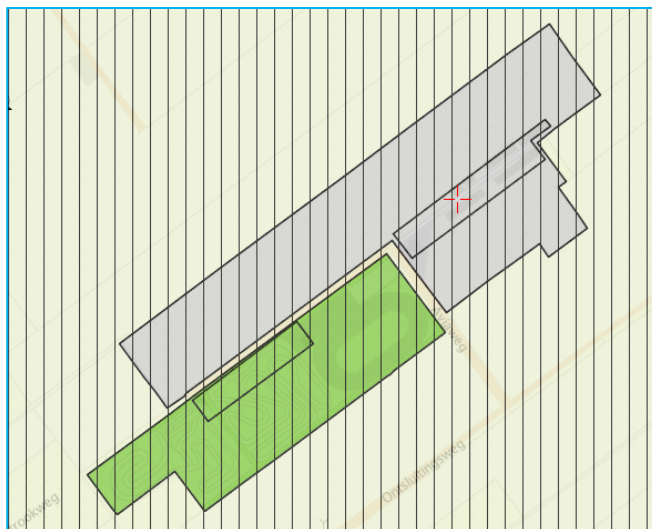


Tevens is op de overzichtskaart het camping- en campergedeelte ingetekend als ook het sanitairblok ten behoeve van de camping. Hieronder is het campinggedeelte op foto weergegeven met op de achtergrond het horecapaviljoen.



1.4 Planologisch kader

Het terrein van het vliegveld is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk Gebied van de gemeente Stadskanaal, zoals deze is vastgesteld door de gemeenteraad op 23 maart 2009. Hieronder is de uitsnede van de bestemmingsplankaart/verbeelding opgenomen.



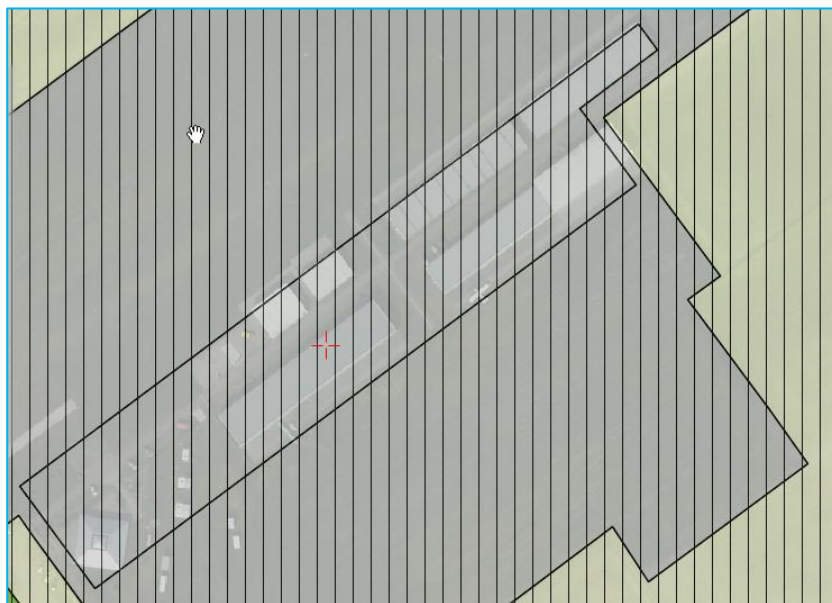
Detailinformatie locatie

- [Enkelbestemming Verkeer-Luchtverkeer](#)
Bestemd voor: [verkeer; luchtverkeer](#)
Bestemmingshoofdgroep: [verkeer](#)
- [Dubbelbestemming Geluidzone-Lawaaisportcentrum](#)
Bestemd voor: ["zonering; milieuzonering; geluidzonering"](#)
- [Bouwvlak bouwvlak verkeer-luchtverkeer](#)
- [Lettertkenaanduiding](#)

Er is sprake van een enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer. Tevens is er sprake van een dubbelbestemming 'Geluidzone – Lawaaisportcentrum'. Dit is het gebied dat valt binnen de geluidzone van het lawaaisportcentrum en is hierna op de kaart in rood weergegeven.



Daarnaast is binnen de enkelbestemming Verkeer – Luchtverkeer een bouwvlak opgenomen. Deze is hieronder weergegeven, met een luchtfoto als onderlegger daaronder.



De bestaande bebouwing ligt binnen het daartoe bestemde bouwvlak. De nieuw te realiseren hangars 7 en 8 vallen buiten dit bouwvlak. De bouw van de extra hangars is daardoor in strijd met het bestemmingsplan. Het bouwvlak dient vergroot te worden teneinde de hangers te kunnen bouwen.

Ook kent de bestemming Verkeer – Luchtverkeer momenteel een verbod op het gebruik van als zodanig bestemde gronden als standplaats voor kampeermiddelen. Aangezien het gebruik van gronden ten behoeve van kampeermiddelen als een wenselijke en

aanvullende activiteit van het vliegveld wordt gezien dient binnen de bestemming juridisch ruimte te worden geboden aan het gebruik van gronden als kampeerterrein.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het vergroten van het bouwvlak als ook voor het bieden van de juiste juridische regeling voor het gebruik van gronden als standplaats voor kampeermiddelen, campers en het gebouw ten behoeve van de sanitairvoorziening.

1.5 Doel van het bestemmingsplan

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied wordt ingegaan op de (ruimtelijke) gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling van het betreffende gebied. Ook wordt een beschrijving gegeven van het relevante ruimtelijk beleid. De realisatie van de plannen om te komen tot vergroting van het bouwvlak en de legalisatie van de camping op de gestelde locatie moet passen binnen dit beleid.

1.6 Verantwoording

Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is gebruik gemaakt van diverse (beleids)documenten en websites. Sommige (beleids)documenten en beeldbeschrijvende documenten zijn in voorkomende gevallen integraal overgenomen om de inhoud zoveel mogelijk te waarborgen. Daar waar bronnen zijn gebruikt is dat in de tekst weergegeven.

1.7 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een uitgebreidere weergave gegeven van het plan mede in relatie tot het vigerende ruimtelijk beleid. In hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij die van toepassing zijn op het plan en zijn hierbij uitgewerkt van provinciaal niveau tot gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan op de verschillende omgevingsaspecten.

In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal. Hoofdstuk 6 doet verslag van de inspraak- en overlegreacties, waarna hoofdstuk 7 ingaat op de juridische vertaling van het plan. Na deze hoofdstukken wordt het bestemmingsplan voorzien van de regels en de verbeelding, die tezamen met de toelichting het juridische instrument van het bestemmingsplan vormen.

2 Hoofdstuk 2 Huidige situatie en historie

2.1 Huidige situatie en ontstaan

Het vliegveld ligt zoals eerder genoemd aan de Aviaweg 2 te Vledderveen. Vledderveen (Gronings: De Vledder) is een gehucht in de Groningse gemeente Stadskanaal. Het dorp is ontstaan in 1880 en behoort tot de jongste Groningse veenkoloniën.

De naam Vledder (fledder) of vlier duidt op moerasgrond of moerassig weiland. De naam Fledderveen staat reeds op de Topografische Militaire Kaart van 1852.

Vanuit Stadskanaal gezien ligt Vledderveen aan de andere kant van het A.G. Wildervanckkanaal en de N366. Bij Vledderveen ligt het Vledderbos dat aan het eind van de 20e eeuw is aangelegd, en het Vliegveld Stadskanaal, een vliegveld voor lichte en ultralichte vliegtuigen.

Hieronder een weergave van Vledderveen vanuit een groter perspectief.



Nederland, de provincie Groningen, de gemeente Stadskanaal en Vledderveen in één oogopslag.

Hieronder is vanuit de lucht de ligging ten opzichte van Stadskanaal zichtbaar gemaakt.



Hieronder is de ontwikkeling van het gebied op basis van beschikbaar (historisch) kaartmateriaal visueel gemaakt.



Anno 1920



Anno 1971



Anno 1991

Hierna volgt kort de historie van het vliegveld.

Het vliegveld ontstond in 1961 en kreeg toen de naam luchtvaartterrein Onstwedde, naar de toenmalige gemeente Onstwedde. Het was de bedoeling dat het door de fabriek van Philips in Stadskanaal gebruikt zou worden, maar dit bleek niet rendabel te zijn. Daarna nam de gemeente Stadskanaal het over en werd het vliegveld nog een tijdje gebruikt door sproeivliegtuigen.

Vanaf 1981 vlogen vanaf het vliegveld de eerste ultralichte vliegtuigen, en in 1993 werd het vliegveld geprivatiseerd en werd het eigendom van de stichting Luchthaven Stadskanaal.

3 Hoofdstuk 3 Beleidskader

Wat is beleid?. Beleid is het stellen van doelen, middelen en een tijdpad in onderlinge samenhang. Liefst zijn plaats en tijd omschreven. Onder beleid wordt dus verstaan het aangeven van de richting en de middelen waarmee men gestelde organisatiedoelen wil gaan realiseren.

Binnen het ruimtelijk werkveld is door de verschillende overheidslagen veel beleid opgesteld. Middels dit beleid is getracht richting te geven aan de inrichting en het beheer van de openbare ruimte.

De ruimtelijke ordening in Nederland bevat top-down maar ook steeds meer bottom-up elementen. Door de decennia heen is de visie op de ruimtelijke ordening aan verandering onderhevig geweest. Op rijksniveau is de omslag naar de ontwikkelingsplanologie goed zichtbaar wanneer de Nota Ruimte (VROM, 2006) en de Vierde Nota Ruimtelijke ordening worden vergeleken. Niet langer bepaalt de overheid wat wel of niet kan (toelatingsplanologie), steeds meer geven overheid en derden ruimtelijke ontwikkelingen samen vorm. Vanuit deze filosofie wordt in dit hoofdstuk het overheidsbeleid in beeld gebracht.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Ruimtelijk - Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en 13 maart 2012 vastgesteld. Onderdeel van deze structuurvisie is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de structuurvisie kiest het rijk voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Delen van de structuurvisie die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte (Barro). Ook is een planmilieueffectrapport (plan-MER) opgesteld.

Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd. Het nieuwe Rijkstoezicht in de ruimtelijke ordening richt zich op het toezicht achteraf.

Wanneer rijksdoelen en nationale belangen raken aan regionale opgaven, vraagt dit om heldere taakverdeling en samenwerkingsafspraken tussen de betrokken overheden. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal tijdens het opstellen en vaststellen van bestemmingsplannen dan ook niet toetsen op een correcte doorwerking van nationale belangen. Daarnaast blijft het Rijk opkomen voor zijn directe belangen bij gemeentelijke en provinciale plannen vanuit de rol van weg- en waterbeheerder (Rijkswaterstaat), eigenaar van defensie terreinen (ministerie van Defensie) en voor projecten in het kader van de rijkscoördinatie regeling rond rijksinpassingsplannen op het terrein van de energie-infrastructuur (het ministerie van EL&I).

Voor Vledderveen zijn in de SVIR geen onderwerpen opgenomen die aangemerkt worden als nationaal belang, zodat het rijksbeleid geen doorwerking kent naar voorliggend bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan (POP)

Het Provinciaal Omgevingsplan Groningen bevat het provinciaal beleid voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Het is strategisch van aard en gaat over de kwaliteit, de inrichting en het beheer van de leefomgeving.

Het POP is in de eerste plaats richtinggevend voor de provincie zelf. Daarnaast is het op onderdelen kaderstellend voor gemeenten en waterschappen.

Hoofddoelstelling POP:

'Duurzame ontwikkeling - voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooiën.'

De drie centrale uitgangspunten zijn:

1. werken aan een duurzame leefomgeving;
2. eigen karakter handhaven en versterken;
3. sterke steden en vitaal platteland.

Verder is het van belang te benoemen dat de provincie inzet op zorgvuldig ruimtegebruik.

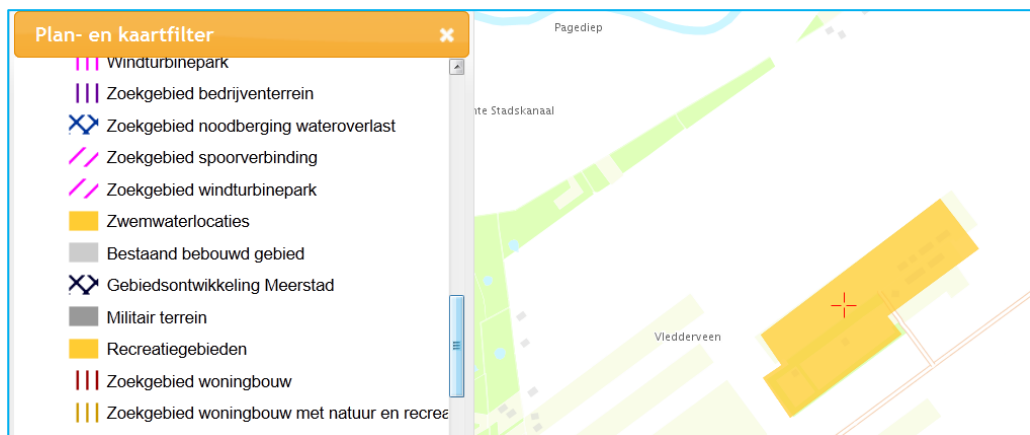
Zuinig ruimtegebruik

De provincie streeft naar zuinig ruimtegebruik. Dat doen zij door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen altijd eerst optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte, die zonodig door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden. Is dan nog ruimte nodig, dan zoekt de provincie naar mogelijkheden om de ruimteproductiviteit te verhogen door meervoudig ruimtegebruik. Alleen als die mogelijkheden er ook niet zijn, is uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde. Dit is de methodiek van de SER-ladder, een benaderingswijze die op landelijk niveau wordt toegepast. De provincie past de SER-ladder toe bij de planvorming voor woningbouw en uitbreiding van bedrijventerreinen en infrastructuur.

Hieronder volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie en de bijbehorende kaarten die relevant zijn voor het voorliggende ruimtelijk initiatief in relatie tot het provinciaal beleid.

Overzichtskaart POP

Op basis van de Overzichtskaart wordt het vliegveld aangemerkt als een recreatiegebied. In het POP is hierover het volgende verwoord.



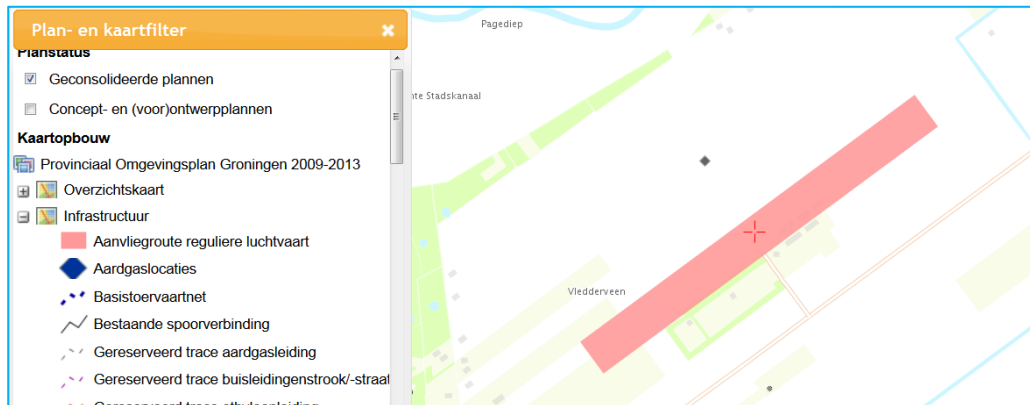
Ruimte voor het toeristisch bedrijfsleven

De ontwikkeling van toerisme en recreatie heeft de afgelopen jaren geresulteerd in nieuwe arbeidsplaatsen en bestedingen. In de jaren 2000 tot en met 2006 zijn de bestedingen en de werkgelegenheid in de toeristische sector fors gestegen. Er zijn nu ruim 14.500 banen, wat neerkomt op bijna 6 procent van de totale werkgelegenheid in de provincie Groningen.

De provincie biedt het toeristisch bedrijfsleven ruimte voor nieuwe investeringen. De routestructuren, de cultuurhistorisch, archeologisch en landschappelijk waardevolle objecten en de natuurterreinen die in de afgelopen decennia zijn aangelegd, vormen een stevige basis voor dergelijke investeringen. De provincie wil dit kapitaal de komende jaren verder vergroten, onder meer met subsidies uit de regioprogramma's. Het juridisch vastleggen van het bij het vliegveld behorende kampeerterrein is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

Kaart Infrastructuur

Op basis van de kaart Infrastructuur wordt de opstijg- annex landingsbaan aangemerkt als aanvliegeroute voor de reguliere luchtvaart.



Het volgende staat genoemd in het POP over het vliegveld Stadskanaal.

Luchtverkeer

Luchtvaartterrein Stadskanaal

Dit terrein is aangewezen voor gebruik door MLA's (Micro Light Aeroplanes). Het terrein bij Stadskanaal heeft relatief veel vliegbewegingen.

Kleine luchtvaartterreinen

Op kaart 3 zijn de kleine luchtvaartterreinen aangegeven. Het huidige aantal is voldoende om aan de vraag te voldoen. Voor uitbreiding van het aantal terreinen verleent de provincie geen toestemming, tenzij de hoge urgentie of maatschappelijke relevantie hiervan kan worden aangetoond. Op de bestaande luchtvaartterreinen liggen de relevante geluid- en veiligheidscontouren binnen de grenzen van het terrein.

Luchtvaartterrein Stadskanaal

De provincie wil geen toename van het aantal vliegbewegingen op het MLA-luchtvaartterrein van Stadskanaal en onderzoekt of het noodzakelijk is om dat aantal aan een maximum te binden.

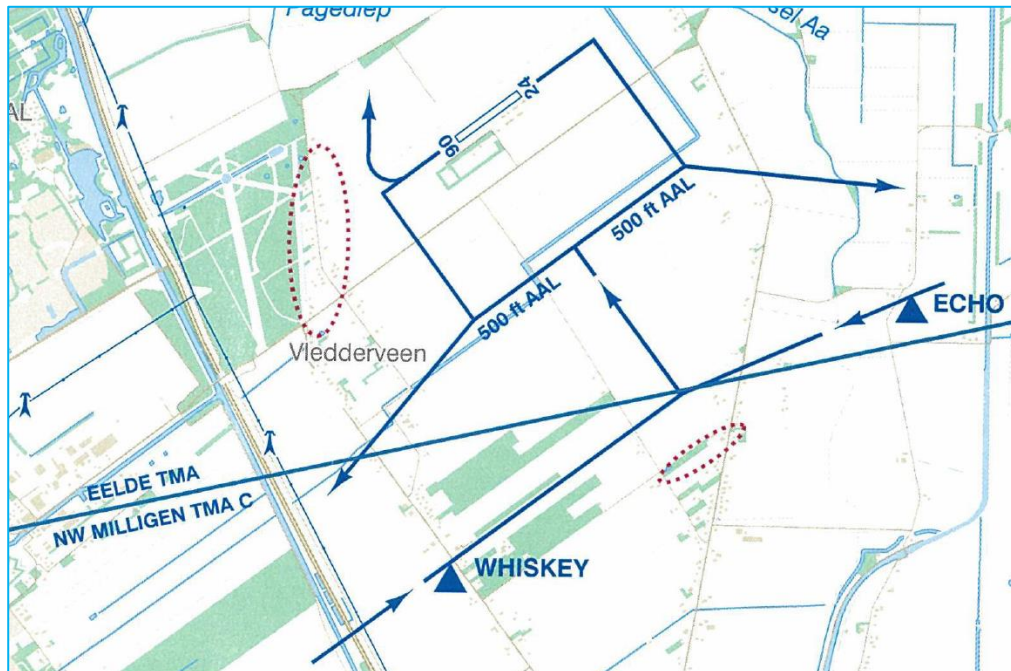
Beperking bouwhoogte in verband met luchtverkeer

Om de veiligheid van het luchtverkeer en gebouwde objecten te garanderen gelden in onze provincie in bepaalde zones beperkingen voor de vrije bouwhoogte van objecten. Het gaat om zones rondom de luchthavens en luchtvaartterreinen en om laagvliegroutes voor militaire doeleinden.

Beperking bouwhoogte rondom luchthavens en luchtvaartterreinen

Op kaart 3 zijn de zones aangegeven, waarbinnen ten behoeve van de luchtvaart grenzen zijn gesteld aan de vrije bouwhoogte van objecten rondom luchthavens en luchtvaartterreinen. Het gaat om zones rond de regionale luchthaven Groningen Airport Eelde en de kleine luchtvaartterreinen van Stadskanaal en Oostwold. De provincie vraagt gemeenten rekening te houden met deze zones.

Hieronder volgt een weergave van de kaart met vliegroutes rondom het vliegveld Stadskanaal.



Wat betekent deze kaart?. Binnen het op de kaart aangegeven vierkant mag lager gevolgd worden dan 150 meter. In een zone van 50 meter breed van de noordwestelijke, zuidwestelijke en zuidoostelijke hoek met een lengte van 1500 meter mag gevlogen worden op een hoogte van minimaal 150 meter en oplopend tot 365 meter. Een zelfde regeling geldt voor de aanvliegroete van de zuidzijde. Dit levert geen belemmeringen op voor de omgeving en ook niet voor het bestemmingsplan.

In relatie tot het provinciaal beleid kan gesteld worden dat het aantal vliegbewegingen vanaf het vliegveld niet verder wordt vergroot als gevolg van voorliggend bestemmingsplan, de bouw van de hangars is bedoeld om zowel de eigen vliegtuigen als ook de vliegtuigen van derden efficiënter en veiliger te kunnen stallen. Daarnaast wordt een bestaand kampeerterrein via voorliggend bestemmingsplan geformaliseerd. Het provinciaal beleid ziet het vliegveld als een recreatiebedrijf en biedt deze bedrijven ruimte voor nieuwe investeringen. Door voorliggend bestemmingsplan krijgt de camping, welke vanuit de exploitatie van het gehele vliegveld een gewenste aanvulling vormt, juridische status en kan bijvoorbeeld een sanitairgebouw worden gerealiseerd, hetgeen als een verbetering van de kwaliteit kan worden gezien. Voorliggend bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciaal beleid.

3.2.2 **Omgevingsverordening Groningen**

Naast het provinciaal omgevingsplan is ook de Omgevingsverordening Groningen van belang. Het vliegveld Stadskanaal ligt in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde buitengebied. Voor het vliegveld Stadskanaal zijn in de omgevingsverordening geen specifieke regels opgenomen. Voor het buitengebied geldt op basis van artikel 4.27 (Niet-agrarisch grondgebruik) het volgende.

Artikel 4.27 Niet-agrarisch grondgebruik

1. Een bestemmingsplan voorziet niet in nieuw ruimtebeslag ten behoeve van, noch in nieuwvestiging van niet-functioneel aan het buitengebied gebonden functies, zoals

wonen, niet-agrarische bedrijven, dienstverlening, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen, voorzieningen voor recreatie, anders dan extensieve recreatie.

De voorgenomen uitbreiding van de bebouwing en de verruiming van de gebruiksmogelijkheden op het luchthaventerrein, is in strijd met dit verbod.

Op grond van artikel 1.2 van de verordening zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om ontheffing van de regels van deze verordening te verlenen. Volgens artikel 4.4 van de verordening kan ontheffing uitsluitend worden verleend voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciale belangen.

Vanuit overleg met de provincie Groningen is hierover vanuit de provincie het volgende verwoord.

“Tegen de uitbreiding van de bebouwing op het luchthaventerrein met twee hangars en het verruimen van de gebruiksmogelijkheden van het terrein voor een verenigingscamping, een camperstandplaats en horeca bestaat in principe geen bezwaar, mits sprake is van een goede landschappelijke inpassing, die tot uitdrukking wordt gebracht in het bestemmingsplan.

De strijdigheid met de Omgevingsverordening provincie Groningen (hierna: de verordening) kan worden opgeheven door aan Gedeputeerde Staten te vragen hiervan ontheffing te verlenen. U kunt dit verzoek indienen tegelijkertijd met het toezenden van het bestemmingsplan voor het wettelijke overleg.”

De provincie heeft de bereidheid uitgesproken, onder opname van het criterium van een goede landschappelijke inpassing, dat zij ontheffing wenst te verlenen van artikel 4.27, lid 1 van de Omgevingsverordening. Dit landschappelijk inpassingsplan is inmiddels ingediend en als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie Stadskanaal 2025

In de toekomstvisie staat het volgende toekomstbeeld geschetst van het vliegveld Stadskanaal.

- Er is in Stadskanaal een mix te vinden van alle leeftijdsgroepen. De tevreden inwoners zijn milieuneutraal zelfvoorzienend in hun energiebehoefte. Bezoekers komen met de elektrische auto, trein en zelfs vliegend. Het vliegveld ontwikkelde zich tot een logische schakel in zakelijk vervoer en is daarnaast een toeristische attractie;
- Het geluidssportcentrum onderging een belangrijke uitbreiding. Het vliegveld is niet alleen het grootste MLA (micro light aircraft)-veld van Nederland, maar heeft ook een GA-status (voor grotere vliegtuigen). Grotere vliegtuigen maken gebruik van de nieuwe, 800 meter lange grasbaan. Stadskanaal werd hiermee een belangrijke schakel in het vliegverkeer in het lichtere segment.

Recreatie en toerisme

Stadskanaal heeft in 2025 een stevige positie als uitvalsbasis, trekker en schakel voor de regio. Stadskanaal is de spin in het web. Toerist en recreant verblijven er en gaan overdag op pad naar onder meer de stad Groningen, Duitsland, Waddenzee, Emmen, Blauwestad en Hondsrug. De spoorlijn biedt verschillende toeristische routes met arrangementen.

Door veel regionale samenwerking, hard werken en mee-investeren door derden is het gelukt om de toerist voor Stadskanaal te interesseren. De vele recreatieve voorzieningen zorgen voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Ook jongeren vinden Stadskanaal 'verrassend interessant'. Het durfsportcentrum is uitgebreid. Zo kreeg het vliegveld een tweede baan voor GA-vliegtuigen.

Hoewel de Toekomstvisie slechts een visie-document betreft en geen bindende juridische status heeft geeft het visiedocument wel aan dat er veel baat is bij een verdere kwaliteitsverbetering van het bestaande vliegveld. Door de uitbreiding van de hangars kan beter worden voorzien in de vraag naar kwalitatief hoogwaardige (verhuurbare) stallingsplaatsen en is er ruimte om ter plaatse te kunnen recreëren, hetgeen de volledige exploitatie van het vliegveld ten goede komt.

3.3.2

Welstandsnota Stadskanaal

Op basis van de gemeentelijke welstandsnota ligt het plangebied in zogeheten welstandsgebied Buitengebied. De in te dienen aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen moet voldoen aan redelijke eisen van welstand van het op dat moment geldend welstandsbeleid.

Ten behoeve van de bijbehorende landschappelijke inpassing is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Deze is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

4 Hoofdstuk 4 Omgevingsfactoren

Ruimtelijke plannen kunnen van invloed zijn op de omgeving. Anderzijds kan ook de zichtbare en soms niet zichtbare omgeving van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen. In dit hoofdstuk worden de omgevingsfactoren beschreven. Daarnaast wordt per omgevingsfactor beoordeeld wat de invloed op het plan kan zijn.

4.1 Archeologie

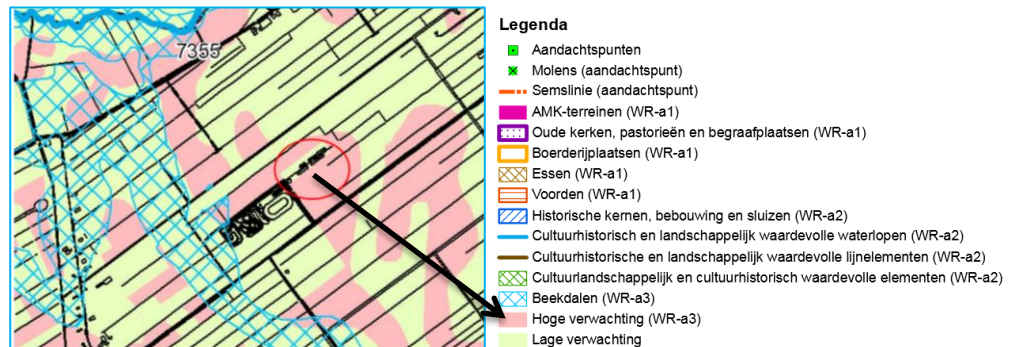
4.1.1 Aanleiding en doel

Doel van het archeologisch (voor)onderzoek is het waar nodig beschermen van archeologische waarden en het streven naar behoud van de waarden in de bodem (in situ). De essentie van het archeologisch (voor)onderzoek is het verkrijgen van gegevens over de archeologische resten in de bodem teneinde in een vroeg stadium een goede afweging te kunnen maken van alle bij een ruimtelijk besluit betrokken belangen. (bron: www.rijksoverheid.nl)

4.1.2 Doorwerking naar het plan

In de toelichting moet worden aangegeven hoe het cultureel erfgoed wordt beschermd in relatie tot de wettelijke bepalingen (Wet op de archeologische monumentenzorg) en hoe met het oog op het noodzakelijk onderzoek met het aspect archeologie is omgegaan. Eventuele onderzoeksrapporten moeten als bijlage bij de toelichting worden gevoegd.

Op basis van de concept-archeologische beleidskaart heeft het gebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Hieronder de uitsnede van deze kaart.



Voor gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt voor een project van deze omvang een nadere onderzoekplicht indien er sprake is van een ingreep gezamenlijk groter dan 200 m² en dieper dan 0,45 meter, zodat nader (verkennend) archeologisch onderzoek aan de orde is. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt de onderzoeksrapportage aangeleverd. Op de verbeelding is de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 3 (WR-a3)' gelegd en in de bestemmingsplanregels is een eigen regeling opgenomen die toebehoort bij deze archeologische dubbelbestemming.

4.2 Fysieke veiligheid

4.2.1 Algemeen

Het aspect fysieke veiligheid beoogt het beschermen van mens, dier en milieu tegen (de gevolgen van) ongevallen en rampen. Ondanks de gerealiseerde veiligheidsmaatregelen en -voorzieningen blijft er een restrisico waarbinnen incidenten plaats kunnen vinden.

Om de effecten van een (eventueel) incident zoveel mogelijk te beperken, is het noodzakelijk dat hulpverleningsdiensten adequaat op kunnen treden en dat burgers zich in veiligheid kunnen brengen.

Bij nieuwe of bij het actualiseren van bestaande bestemmingsplannen worden deze getoetst op fysieke veiligheidsaspecten aan landelijke, regionale en gemeentelijke richtlijnen en/of regelgeving. Als externe veiligheid een rol speelt adviseert de regionale brandweer op grond van het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) en/of de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" over het groepsrisico over de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid in het plangebied.

Het doel van de toets op externe veiligheidsaspecten rond ruimtelijke plannen is na te gaan welke risico's de voorgenomen ontwikkelingen met zich brengen. Dit om de mogelijkheid te bieden een externe veiligheidssituatie te creëren die voldoet aan de behoeften. Daartoe kan het ruimtelijk initiatief of specifieke wijze worden ingevuld en kunnen eventuele aanvullende maatregelen worden getroffen.

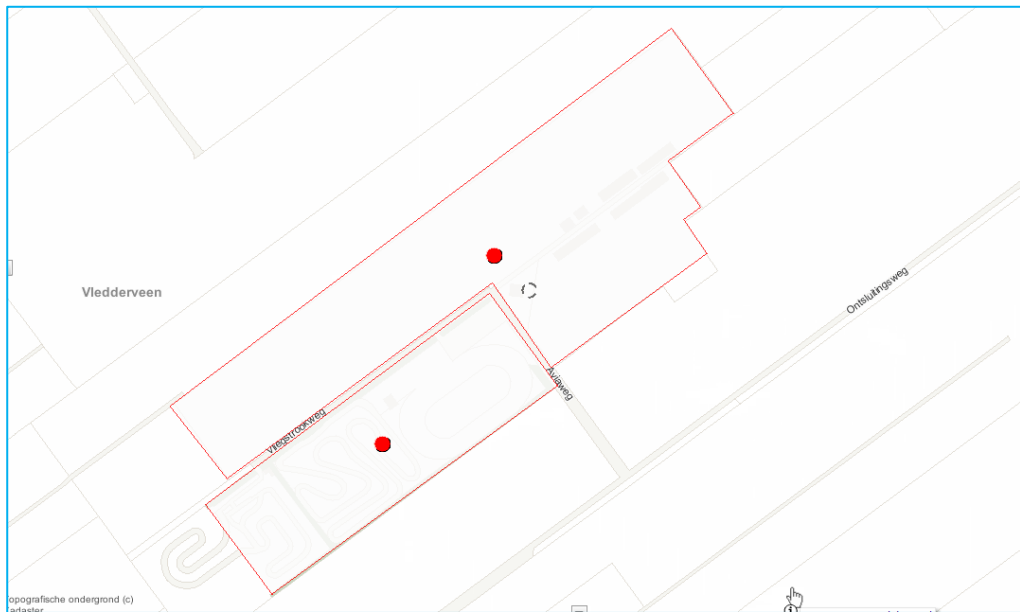
Het externe veiligheidsonderzoek richt zich eerst op het plaatsgebonden risico. Dit geeft een beeld van de ruimtelijke verdeling van de hoogte van de risico's rond een bron. Vervolgens wordt nagegaan wat de hoogte van het groepsrisico is. Dit geeft inzicht in de aantallen personen die bij een ongeval kunnen worden betrokken.

4.2.2 Doorwerking naar het plan

EV-Inrichtingen

In artikel 2, lid 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) staan de inrichtingen genoemd waarop het besluit van toepassing is. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving aanwezige risicogevoelige objecten, zoals bijvoorbeeld een kampeerterrein.

Van belang hierbij is de beoordeling of er risicovolle inrichtingen in de nabijheid aanwezig zijn waarmee rekening gehouden dient te worden. Hiertoe hebben wij een check uitgevoerd aan de risicokaart. Dit levert het volgende beeld op.



Op basis van de risicokaart blijkt dat zowel het vliegveld als ook het geluidsportcentrum aangemerkt zijn als een zogeheten Bevi-inrichting. Beide inrichtingen hebben een propaangastank op het terrein staan. De propaangastank van het vliegveld heeft ook een daarbij behorende risicocontour van $PR 10^{-6}$ van 9 meter. Binnen deze risicocontour mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden.



Het blijkt dat de gronden die worden aangewend als kampeerterrein gelegen zijn tegen de risicocontour aan. In overleg met de gemeente Stadskanaal is de casus voorgelegd aan het Steunpunt Externe Veiligheid Groningen (SEVG).

Vanuit de SEVG is vervolgens aangegeven dat ten behoeve van de uitbreiding van het vliegveld en ook de camping en camperterrein er vanuit externe veiligheid gezien

belemmering aanwezig is. De correspondentie met het SEVG is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Bereikbaarheid

Een goede en dus snelle bereikbaarheid van branden en ongevallen heeft een belangrijke invloed op de effectiviteit van het brandweerwerk en daarmee op de veiligheid van de burgers. Onder een goede bereikbaarheid wordt verstaan dat gebouwen, binnen de hiervoor gestelde opkomsttijden te bereiken zijn.

Aan de Aviaweg 2 is sprake van een bestaand vliegveld met bijbehorende voorzieningen, zonder bijzondere verkeers-remmende obstakels die van invloed zijn op de bereikbaarheid en aanrij route. Er is zodoende sprake van een normale bereikbaarheid en er is geen noodzaak om de bestaande infrastructuur op het gebied van bluswatervoorzieningen aan te passen.

4.3 Bodem

4.3.1 Algemeen

Het doel van de bodemtoets bij ruimtelijke plannen is de bescherming van de bodem, maar ook de bescherming van de mens.

De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het wijzigen of opstellen van een bestemmingsplan. (bron : www.rijksoverheid.nl)

4.3.2 Doorwerking naar het plan

De bodemonderzoeksplicht geldt alleen voor bouwwerken waarvoor:

- Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is vereist;
- waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend (twee of meer uren per dag) mensen zullen verblijven;
- die de grond raken;
- waarvan het bestaande gebruik wijzigt (interne verbouwing);
- die niet naar aard en omvang gelijk zijn aan een bouwwerk genoemd in het Besluit bouwwerken;
- waarvan geen reeds bruikbare recente onderzoeksresultaten aanwezig zijn;
- die geen tijdelijk bouwwerk betreffen waarbij uit het vooronderzoek blijkt dat de locatie onverdacht is.

De hangars zijn geen gebouwen of bouwwerken waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen verblijven. Ook bij de camping worden geen gebouwen bijgebouwd. Hiertoe is geen bodemonderzoek noodzakelijk. Ook is medio 2007 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op het terrein waarbij geen vervolgonderzoek noodzakelijk was. Ook voor het gehele vliegveld-terrein zijn de historische activiteiten bekend en is er geen noodzaak tot het uitvoeren van nader verkennend bodemonderzoek. Deze informatie is gehaald van de Bodemkwaliteitskaart Groningen. Het aspect bodem is hiermee voldoende gewaarborgd.

4.4 Flora en Fauna

4.4.1 Algemeen

In de Flora- en Faunawet geldt een verbod op activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten. De wet spreekt niet van (ruimtelijke) plannen. Op basis van de onderzoeksplicht (Wro) en de plicht tot het vaststellen van een uitvoerbaar plan dient bij het maken van bestemmingsplannen beoordeeld te worden of er belemmeringen aanwezig zijn voor verlening van een eventuele ontheffing voor de activiteiten in het plan. (bron : www.rijksoverheid.nl).

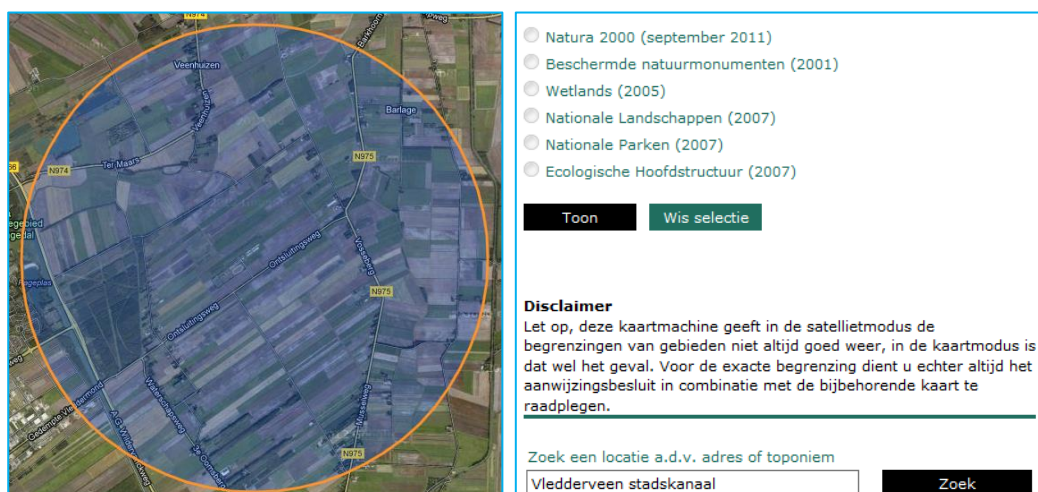
4.4.2 Doorwerking naar het plan

Gebiedsbescherming

In de Natuurbeschermingswet is de bescherming van gebieden geregeld. Bij de gebiedsbescherming spelen de volgende aspecten:

- beschermde Natuurmonumenten;
- Natura 2000-gebieden (vogel- en habitatrictlijngebieden): de Europese Unie heeft een zeer gevarieerde en rijke natuur, die van grote biologische, esthetische en economische waarde is. Om deze natuur te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS): de EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. De EHS kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur.

Hierna is de eventuele ligging van bovengenoemde natuurgebieden weergegeven, waarbij het plangebied centraal in de oranje cirkel ligt en eventuele waardevolle gebieden binnen een straal van 3 kilometer rondom het plangebied zijn weergegeven.



Er bevinden zich geen waardevolle natuurgebieden in de omgeving, zodat er vanuit het onderdeel gebiedsbescherming geen sprake is van enige invloed op omliggende natuurgebieden.

Soortenbescherming

Naast de gebiedsbescherming is er ook nog de zogeheten 'soortenbescherming' uit de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet is gemaakt om planten- en diersoorten die vrij in het wild leven te beschermen. Ongeveer 500 van de 36.000 soorten die in Nederland voorkomen vallen onder de bescherming van deze wet. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de Flora- en faunawet een aantal verbodsbepalingen. Onder bepaalde voorwaarden mogen de activiteiten wel doorgaan.

Het is verboden:

1. Beschermde inheemse plantensoorten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enig andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen;
2. Beschermde inheemse diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen opzettelijk te verontrusten;
3. Van beschermde inheemse diersoorten de nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren, de eieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen

Ten behoeve van het project worden geen waardevolle bomen of houtsingels gekapt. Gelet op de terreingesteldheid van deze gronden is het plangebied ongeschikt voor beschermde flora. Voornaamste reden hiervoor is het feit dat de locatie intensief onderhouden grasland betreft dat regelmatig gemaaid wordt waardoor deze niet geschikt is voor enige vorm van beschermde flora/ en of fauna. Van een negatief effect van de ingrepen in het gebied op de flora en fauna lijkt dan ook geen sprake.

Hieronder is dit middels een foto duidelijk gemaakt, het terrein waar de uitbreiding plaatsvindt bestaat uit kort, veelvuldige gemaaid grasland waardoor flora en fauna geen kans krijgt te vestigen.



4.5

Geluid

4.5.1

Algemeen

Het doel van het akoestisch onderzoek bij ruimtelijke plannen is enerzijds het voorkomen van geluidshinder bij geluidsgevoelige objecten (scholen, woningen, etc.)

door het aanhouden van voldoende afstand ten opzichte van geluidsproducenten (industrie, railverkeer etc.) of het treffen van andere maatregelen. Anderzijds is akoestisch onderzoek van belang bij het vastleggen en/of beperken van mogelijkheden van geluidproducerende inrichtingen.

De noodzaak tot uitvoering van een akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectafwijkingsbesluit indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

Een eventueel akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. (bron : www.rijksoverheid.nl).

4.5.2

Doorwerking naar het plan

Van buiten naar binnen

Indien er sprake is van de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies binnen het plangebied binnen de invloedssfeer van een geluidszone van een weg, railverkeer of bedrijf dan is akoestisch onderzoek nodig. Zowel de te realiseren hangars als ook het kleinschalige kampeerterrein worden op basis van de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een zogeheten geluidsgevoelig object. Nader akoestisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Van binnen naar buiten

De bouw van extra hangars en de legalisatie van het kampeerterrein dragen niet bij aan een extra geluidsbelasting, temeer omdat het aantal vliegtuigbewegingen niet toeneemt. Er is geen effect op de omgeving als gevolg van de uitbreidingsplannen. Verder is rondom het vliegveld en het motorcross- en kartterrein een geluidszone gelegen. De bij deze functies behorende 50 db(A) contour is als zone rondom het terrein gelegd. Binnen deze zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gebouwd. De extra hangars en kampeerterrein worden niet als zodanig aangemerkt. Ook wordt de zone als gevolg van de te bouwen hangars niet vergroot. Daarnaast valt nog te vermelden dat ook een MLA-vliegtuig aan geluideisen dient te voldoen. Een MLA moet zijn ingeschreven in een luchtvaartuigregister (dat moet blijken uit een Bewijs van Inschrijving). Ook moet het toestel zijn voorzien van een nationaliteits- en inschrijvingskenmerk (zoals PH-XYZ) en zijn voorzien van een Speciaal-Bewijs van luchtwaardigheid (S-BVL). Tenslotte moet er ook een geluidscertificaat aanwezig zijn. Dus alleen gecertificeerde MLA mogen vliegen.

Vanuit het aspect geluid is er geen belemmering.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Algemeen

Het doel van het luchtkwaliteitsonderzoek is het geven van inzicht in de gevolgen van een plan voor de luchtkwaliteit om een goede luchtkwaliteit te kunnen garanderen. Daarom moet luchtkwaliteit al in een vroeg stadium van de planvorming worden meegewogen. Gegevens over de luchtkwaliteit worden verzameld om vervolgens te kunnen bepalen of er voor het doorgaan van het project al dan niet aanvullende maatregelen nodig zijn. In de praktijk zullen met name fijn stof en stikstofdioxiden moeten worden onderzocht. Daarnaast kan een goede ruimtelijke ordening met zich brengen dat een afweging wordt gemaakt rondom de aanvaardbaarheid van een project op een bepaalde locatie.

De luchtkwaliteit hoeft (artikel 5.16 Wet milieubeheer) geen belemmering te vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een plan of project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt;
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat tevens voorziet in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

(bron : www.rijksoverheid.nl)

4.6.2 Doorwerking naar het plan

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de AMvB-nibm zijn de criteria vastgelegd om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm.

Projecten die "niet in betekende mate" bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn onder andere:

- woningbouwlocaties met niet meer dan 500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg en 1000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 33.333 m² bij één ontsluitingsweg en 66.667 m² bij twee ontsluitingswegen;
- bepaalde landbouwinrichtingen.

Bij voorliggend bestemmingsplan is slechts sprake van het realiseren van twee extra hangars ter grootte van circa 1125 m² per hangar en het legaliseren van het kleinschalige kampeerterrein en is daarmee kleinschaliger als bovengenoemde referentieprojecten. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet nodig.

Daarnaast kan bij de beoordeling van kleinere ruimtelijke plannen met behulp van de zogeheten Nibm-tool ook inzichtelijk worden gemaakt of een plan is aan te merken als Nibm-project. Hieronder hebben wij met behulp van de Nibm-tool de berekening

uitgevoerd, waarbij we er van zijn uitgegaan dat circa 10% van het verkeer als gevolg van het plan bestaat uit vrachtverkeer.

Met de hierna opgenomen tabel is zichtbaar bij welke toename van het verkeer er sprake is of kan zijn van negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	576		
Aandeel vrachtverkeer	10,0%		
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20	
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,23	
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2	
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig			

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	577		
Aandeel vrachtverkeer	10,0%		
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,20	
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,23	
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2	
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekende mate; nader onderzoek noodzakelijk			

Het blijkt dat bij een toename van het aantal voertuigbewegingen van circa 577 per dag als gevolg van het plan er sprake is van negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. De extra hangars worden niet gebouwd om meer vliegtuigen en dus ook meer verkeersbewegingen te genereren. De extra hangars zijn bedoeld voor de stalling van de groter en geavanceerder wordende vliegtuigen. Er is geen sprake van negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.

4.7 M.E.R.-beoordeling

4.7.1 Algemeen

De Milieueffectrapportage (m.e.r.) brengt de milieugevolgen van een voorgenomen besluit in beeld. Zo kan de overheid die het besluit neemt de milieugevolgen bij de afweging betrekken. Het doel van de m.e.r. is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu. (bron: commissie voor de mer-rapportage).

4.7.2 Doorwerking naar het plan

In het Besluit m.e.r., bijlage D onder 6.2 staat het volgende genoemd ten aanzien van luchthavens.

Een m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden indien er sprake is van:

- Een wijziging in ligging van start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven danwel de wijziging van de vliegroutes en bij;
- De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, danwel de wijziging van de luchtverkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes;

Als er sprake is van: start- of landingsbaan \geq 1000 m, danwel bij luchthaven uitsluitend geschikt voor starten of landen van helikopters, wijziging van:

1. beperkingengebied, H.8 of artikel 10.17 Wet luchtvaart, voor zover vastgesteld obv het externe veiligheidsrisico of geluidbelasting, of;
2. grenswaarden artikelen 8.17, vijfde lid, onder a t/m c, 8.44, eerste lid, onder a, of 8.70, tweede lid, jo. 8.44, eerste lid, onder a, of grenswaarden voor geluidsbelasting bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, Wet luchtvaart, tenzij:
 - a. wijziging leidt tot beperkingengebied als bedoeld onder 1 dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2 die

- een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden,
of;
b. het beperkingengebied vervalt.

Geen van bovenstaande is hier aan de orde, er worden slechts twee extra hangars bijgebouwd en het bestaande kampeerterrein wordt gelegaliseerd, daarnaast is er geen sprake van een start- en landingsbaan langer dan 1000 meter (de landingsbaan van Vliegveld Stadskanaal is circa 500 meter), zodat geen sprake is van bovengenoemde categorie.

Echter, op 1 april 2011 heeft een wijziging van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Daardoor is nu een beoordeling van een activiteit zoals die voorkomt op lijst D noodzakelijk, zelfs al is de omvang van de activiteit ver onder de drempelwaarde gelegen.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee uitkomsten leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r.

In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r staan de criteria genoemd waarnaar moet worden gekeken bij de beoordeling. In voorliggende casus is gekeken naar deze Europese criteria.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Omgevingsfactoren – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. De locatie en de omgeving hebben verder geen bijzondere kenmerken die geschaad worden door het initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn geen negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan er geen noodzaak is voor het verrichten van een (vorm)vrije-beoordeling.

4.8 Milieu(hinder)

4.8.1 Algemeen

Nieuwe functies kunnen van invloed zijn voor omliggende woningen dan wel bedrijven. Er dient een beoordeling plaats te vinden of de nieuwe functie wel milieuhygiënisch inpasbaar is.

Er dient daarom beoordeeld te worden of in de omgeving van het plangebied functies voorkomen die gehinderd kunnen worden door onderhavig project of waarvan het project juist hinder ondervindt.

De (indicatieve) lijst “Bedrijven en Milieuzonering 2009”, uitgegeven door de Vereniging

van Nederlandse gemeenten, geeft weer wat de richtafstanden zijn voor milieubelastende activiteiten. In deze publicatie worden de indicatieve richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

Bij het bepalen van de richtafstanden wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- het betreft gemiddeld moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen „rustige woonwijk” en „rustig buitengebied”;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten kunnen deze activiteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij de ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De gegeven richtafstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in de lokale situatie mogelijk zijn. Het is aan te bevelen deze afwijkingen te benoemen en te motiveren indien aan de orde.

4.8.2 Doorwerking naar het plan

Op basis van de VNG-Reeks bedragen de normafstanden van een luchthaven tot woningen van derden de volgende, waarbij de kanttekening dat onderstaande tabel bedoeld is voor de grotere luchthavens en voor zover onze inschatting niet voor een zogeheten MLA-vliegveld.

	Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Categorie
Luchthaven	200	50	1500	500	6

De meest nabijgelegen woning van derden bevindt zich op een afstand van circa 880 meter. Op basis van bovenstaande tabel is er vanuit geur, stof en gevaar geen milieuhygiënische belemmering aanwezig als gevolg van uitvoering van voorliggend bestemmingsplan. De hangars zijn bedoeld voor de stalling van vliegtuigen, de afstand van de hoofdactiviteit (het vliegen) komt als gevolg van de extra hangars niet dichterbij deze woning. Zodoende is er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmering.

Het aspect geluid is reeds benoemd in paragraaf 4.5.

4.9 Watertoets

4.9.1 Algemeen

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De watertoets is wettelijk verankerd met het Besluit van 3 juli 2003 tot wijziging van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 in verband met gevolgen van ruimtelijke plannen voor de waterhuishouding (watertoets).

De wijziging van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Bro) regelt een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het vooroverleg met de waterschappen. De verplichting geldt formeel niet voor de structuurvisie. De ruimtelijke structuurvisie is een belangrijk instrument, omdat hierin de strategische ruimtelijke keuzen (locatiekeuzen) voor water en ruimtelijke ontwikkelingen worden gemaakt. Het instrument is vorm- en procedurevrij. Gezien het belang van het instrument is het wel noodzakelijk de waterbeheerder hier goed bij te betrekken. (bron : www.rijksoverheid.nl).

4.9.2 Doorwerking naar het plan

Op 15 januari 2013 is via www.dewatertoets.nl de watertoets uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde watertoets blijkt dat het plangebied in het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's ligt. Op basis van de ingevulde gegevens geldt de normale watertoetsprocedure.

Het gehele watertoetsdocument is als bijlage bij dit plan gevoegd. Hieronder volgen de relevante adviezen en de wijze waarmee daar in de planvorming rekening is gehouden of wordt gehouden.

Op basis van het watertoetsdocument dient schoon hemelwater niet afgevoerd te worden naar het riool. In de uitvoering van het plan wordt hier rekening mee gehouden door hemelwater af te voeren richting omringende sloten.

Indien er sprake is van een toename van verhard oppervlak in het landelijk gebied met meer dan 1500 m² aan verharding dient deze toename te worden gecompenseerd om zodoende voor voldoende waterberging te zorgen.

In totaliteit bedraagt de toename van verharding, uitgaande van 2 loodsen van elk 1.000 m² groot en de bijbehorende verharding in de toekomst 4.000 m². In eerste aanleg wordt 1 loods met bijbehorende verharding aangelegd. Op basis van 2000 m² uitbreiding van verharding is de benodigde uitbreiding van de waterberging 120 m³.

De vliegvereniging gaat door het verbreden van sloten rondom het terrein deze 120 m³ opvangen en daarmee voldoen aan de watertoets. Indien in de toekomst de tweede loods en verharding gerealiseerd wordt zal nogmaals een verbreding van de sloten plaatsvinden. Dit is ook afgestemd met het waterschap Hunze en Aa's.

5 **Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid**

De voorgenomen ontwikkeling betreft een initiatief van de gemeente Stadskanaal. De gemeente is zelf ook financieel verantwoordelijk voor het op te stellen bestemmingsplan en daarmee is het kostenverhaal (anderszins) verzekerd, waardoor vaststelling van een exploitatieplan niet nodig is.

6 Hoofdstuk 6 Overleg en inspraak

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn en indien noodzakelijk, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening uiteengezet. Ook de resultaten van de inspraak dan wel ter visie legging worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar is.

Vooroverleg

In het kader van vooroverleg is het conceptbestemmingsplan voorgelegd aan de provincie Groningen. Per brief van 6 augustus 2013 heeft de provincie gereageerd op het voornemen tot uitbreiding van het vliegveld.

De Provincie heeft aangegeven een ontheffing te willen verlenen mits aan de volgende (aanvullende) voorwaarden wordt voldaan en die heeft betrekking op het waarborgen van een goede landschappelijke invulling.

De brief van de provincie d.d. 6 augustus 2013 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. De gemeente gaat zorgdragen voor een gedegen landschappelijke invulling.

Ontwerp-bestemmingsplan

Burgemeester en wethouders van de gemeente Stadskanaal hebben het ontwerp-bestemmingsplan 'Landelijk gebied, Aviaweg 2' ter inzage gelegd vanaf 7 november tot en met 18 december 2013. Gedurende de terinzagelegging is één zienswijze ingediend door de Provincie Groningen. Voor een weergave van de zienswijze als ook de gemeentelijke beantwoording hiervan wordt verwezen naar de bijlagen.

Als gevolg van de zienswijze is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, deze is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Daarnaast is een ontheffing van de provinciale omgevingsverordening aangevraagd bij de provincie en is in de bestemmingsplanregels het oorspronkelijke artikel 8, lid 5 onder d verwijderd, aangezien in de reguliere bestemmingsplanregels ex artikel 3.2 lid b onder 1 reeds is verwoord dat de hoogte van vlaggenmasten maximaal 6 meter mag bedragen.

7 Hoofdstuk 7 Juridische vormgeving

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, en door het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, zoals deze per 1 oktober 2012 in werking is getreden. De verbeelding dient in samenhang met de planregels te worden gelezen.

In de Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) met bijbehorend Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) heeft het bestemmingsplan een belangrijke rol als normstellend instrument voor het ruimtelijk beleid van gemeenten, provincies en het rijk. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening (hierna Rsro) is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (hierna SVBP2012) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP2012 zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (hierna IMRO2012) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (hierna STRI2012) normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

Conform Wro en Bro wordt een bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting in digitale geautoriseerde bronbestanden vastgelegd en in die vorm vastgesteld. Daarnaast kent de Wro een papieren versie van (hetzelfde) bestemmingsplan. Indien de inhoud van digitale stukken tot een andere uitleg leidt dan de stukken op papier, dan is de digitale inhoud beslissend. Het bestemmingsplan is daarmee een digitaal juridisch authentiek document. De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd.

De SVBP2012 geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. De standaard heeft geen betrekking op de toelichting van het bestemmingsplan. Er worden geen normen gesteld omtrent de vormgeving en inrichting van de analoge weergave van het bestemmingsplan. De SVBP2012 heeft ook geen betrekking op de totstandkoming van de inhoud van een bestemmingsplan. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag. In de SVBP2012 is wel aangegeven hoe de inhoud van een bestemmingsplan digitaal moet worden weergegeven.

De SVBP2012 geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan. De verbeelding en planregels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

7.1 Toelichting op de verbeelding

De informatie die is vastgelegd in het plan moet in elektronische vorm volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Dit wordt de digitale verbeelding genoemd. De digitale verbeelding is de verbeelding van het bestemmingsplan in een interactieve raadpleegomgeving, waarin alle relevante bestemmingsplaninformatie wordt getoond: de combinatie van (plan)kaart en regels met de toelichting.

Een raadpleger van het bestemmingsplan moet alle relevante bestemmingsplaninformatie op eenvoudige wijze voor ogen kunnen krijgen. De relevante bestemmingsplaninformatie heeft betrekking op de bestemmingen, dubbelbestemmingen en aanduidingen met bijbehorende regels in het bestemmingsplan. Voor zowel bestemmingen als aanduidingen geldt, dat deze zonder interactie zichtbaar moeten zijn in de digitale verbeelding. Uit interactie met de digitale verbeelding blijkt dan de inhoud van de bestemming en/of aanduiding.

7.2 Toelichting op de planregels

De inrichting van de planregels is deels voorgeschreven door de SVBP2012. De groepering van de planregels, de naamgeving van een aantal planregels en zelf de inrichting van bestemmingen is deels bepaald door de ministeriële regeling. Een aantal planregels is zelfs geheel voorgeschreven: het overgangsrecht, de anti-dubbelregel en de slotregel. De regels zijn standaard ingedeeld in vier hoofdstukken. Bij elke planregel (elk artikel) wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

Toelichting Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 - Begrippen

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Artikel 2 – Wijze van meten

In dit artikel staan de belangrijkste begrippen verklaard zoals die in de planregels en in deze plantoelichting worden gebruikt. De lijst bevat meer begrippen dan mogelijk in dit bestemmingsplan gebruikt worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Luchtverkeer

Het bestaande vliegterrein is als zodanig bestemd, met daarbij een groter bouwvlak om zodoende de twee extra hangars te kunnen bouwen. Tevens is op de verbeelding en in de regels het seizoensgebonden kampeerterrein juridisch vastgelegd.

Artikel 4 Waarde – Archeologie 3 (W-A3)

Voor gebieden die op grond van de IKAW-kaart een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarde bezitten geldt 'Waarde - archeologie 3'. Ten aanzien van deze dubbelbestemming is een bouwverbod opgenomen voor bouwwerken waarbij de bodem dieper dan 45 cm wordt geroerd en bouwwerken een oppervlakte beslaan die groter is dan 200 m². In het omgevingsvergunningstelsel is hetzelfde geregeld.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 – Anti-dubbelregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening (in artikel 3.2.4 Bro). Deze standaardbepaling strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of

gebruiksverandering van het gerealiseerde, nogmaals zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Artikel 6 – Algemene bouwregels

In dit artikel is weergegeven hoe afgeweken kan worden van in de regels genoemde bouwgrenzen.

Artikel 7 - Algemene aanduidingsregels

De bij het vliegveld, motorcrossterrein en kartcentrum behorende 50 dB(A)-contour is als aanduiding rond het terrein aangegeven. Binnen deze zone mogen geen geluidsgevoelige objecten worden gebouwd.

Artikel 8 – Algemene afwijkingsregels

Binnen dit artikel is weergave gedaan van de algemene binnenplanse afwijkingsmogelijkheden ten aanzien van maten en begrenzingen.

Artikel 8 – Overige regels

Binnen dit artikel staan regels over de koppeling met de Bouwverordening.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsregels

Deze regels zijn geheel voorgeschreven door het Besluit ruimtelijke ordening (artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Bro). Omdat een bestemmingsplan elke tien jaar moet worden herzien, betreffen de meeste bestemmingsplannen gebieden die reeds in gebruik en ingericht zijn. Een bestemmingsplan kan ruimte bieden voor ontwikkelingen en daarom soms ander gebruik en/of bebouwing toelaten dan er in werkelijkheid in het gebied aanwezig is. Bestaande rechten worden beschermd met overgangsrecht. Er is overgangsrecht voor bouwwerken en overgangsrecht voor gebruik van de gronden en bouwwerken.

Artikel 10 Slotregel

Deze regel is geheel voorgeschreven door de Ministeriële regeling Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen.

Deze regel geeft aan hoe de planregels van dit plan kunnen worden aangehaald. Hiermee wordt de naam van het bestemmingsplan vastgelegd. Voor de digitale uitwisseling van plannen krijgt elk plan ook een unieke code van letters en cijfers.

Projectgegevens

Project : Uitbreiding Vliegveld Stadskanaal
Projectnummer : RB 30.017
IMRO-idn : NL.IMRO.0037.BP1206-VS01
Versie : 01
Datum : 17 februari 2014

Opdrachtgever

Naam
Adres
PC en Plaats

RooBeek Advies

Nautilusstraat 7b
7821 AG Emmen
H. de Roo & M.Beek

www.roobeek-advies.nl