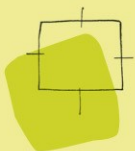


Beheersverordening Vliegveld

Drachten | Smallerland

V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

Beheersverordening Vliegveld

V A S T G E S T E L D

Inhoud

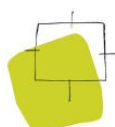
Toelichting + bijlage

Regels

Verbeelding

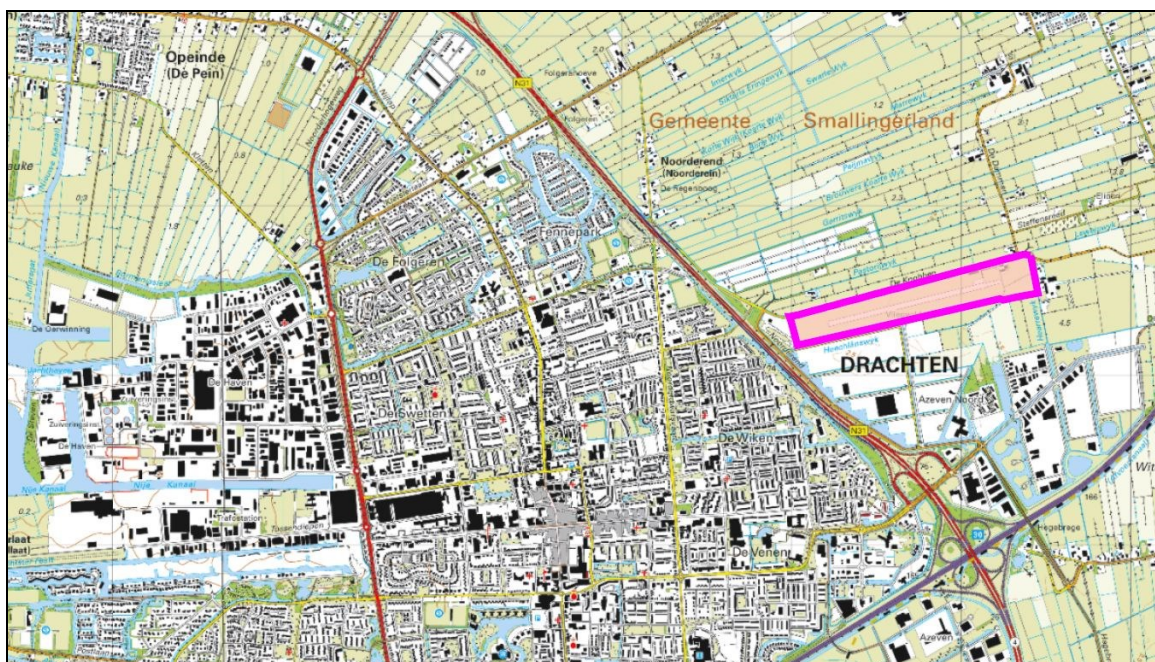
10 mei 2016

Projectnummer 232.00.41.00.01



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Verordeningengebied	5
2	Planbeschrijving	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Huidige juridische regelingen	9
2.3	Juridische toelichting Beheersverordening	11
3	Uitvoerbaarheid	13
3.1	Beleidsaspecten	13
3.2	Omgevingsaspecten	13
3.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15

Bijlage

Inleiding



1.1

Aanleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de gemeente voor het gehele grondgebied over actuele ruimtelijke plannen dient te beschikken, dat wil zeggen plannen niet ouder dan 10 jaar. Voor het vliegveld geldt een bestemmingsplan uit 1985, zodat met de voorliggende beheersverordening aan de wettelijke verplichtingen wordt voldaan.

Het beleid van de gemeente is er op gericht om de functie van het vliegveld verder uit te bouwen. Met het oog op het in de markt zetten van dit terrein is het wenselijk dat het terrein van een actuele regeling wordt voorzien, die gericht is op het planologisch beheer van de huidige situatie. Als er meer duidelijk bestaat over de toekomst van het terrein zal een nieuwe planologische regeling worden opgesteld.

1.2

Verordeninggebied

Het vliegveld ligt aan De Knobben, ten oosten van Drachten. De Knobben is de doorgaande weg tussen Drachten en Drachtstercompagnie. Het gebied van de beheersverordening komt overeen met het terrein van het vliegveld.

Planbeschrijving

2

2.1

Bestaande situatie

Het gebied van de beheersverordening bestaat uit het vliegveld aan de Knobben. Het vliegveld bestaat uit een verkeerstoren, een landingsplaats voor helikopters, een start- en landingsbaan voor vliegtuigen en vier hangars.

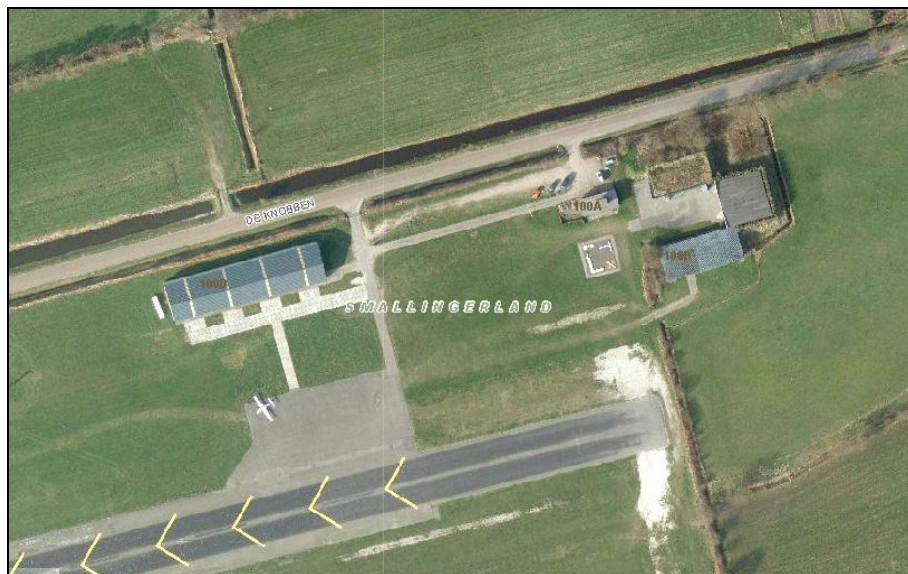
Het vliegveld wordt gebruikt voor recreatieve activiteiten zoals microlight-vliegtuigjes en voor zakelijke doeleinden. Het vliegveld wordt op dit moment veel gebruikt door de vliegvereniging ULV (Ultralight Vliegvereniging). De leden van deze vereniging gebruiken het vliegveld voor hun microlightvliegtuigjes. De meeste vliegbewegingen worden door deze vereniging gemaakt. ULV heeft op het terrein een hangar voor het stallen van vliegtuigjes. Op het vliegveld bevindt zich ook het bedrijf Friesland Aviation BV. Dit bedrijf is gespecialiseerd in het monteren van vliegtuigjes (Pelicans). Het bedrijf heeft ook een hangar op het vliegveld. Deze wordt gebruikt voor het monteren en stallen van vliegtuigjes.

De bestaande situatie is in de luchtfoto weergegeven. Het vliegveld bestaat voor het grootste deel uit grasland, met in het midden de start- en landingsbaan.



Figuur 1. Luchtfoto vliegveld
(bron: www.fryslan.frl/kaarten)

Aan de oostzijde van het vliegveld staan de bij het terrein behorende gebouwen. De bebouwing bestaat uit vier hangars en het havengebouw met de verkeerstoren. Hier zijn ook de toegangen vanaf De Knobben en de parkeervoorzieningen.

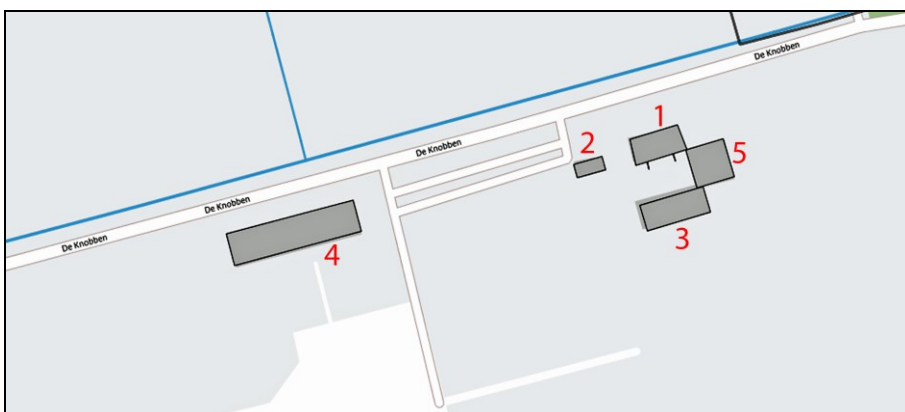


Figuur 2. Luchtfoto vliegveld
(bron: www.fryslan.frl/kaarten)

De verschillende gebouwen zijn ook op onderstaand kaartje weergegeven:

- Gebouw 1 is de oudste hangar (1999) en is in gebruik bij Friesland Aviation BV. Dit gebouw is 12 m breed en 24 m lang en heeft een oppervlakte van 288 m². De hoogte bedraagt 3,32 m. Deze hangar heeft een talud van aarde. Dit gebouw is destijds met een tijdelijke vergunning gebouwd. Op basis van de artikel 19.1-vrijstelling (zie hierna in de volgende paragraaf) kan dit gebouw gehandhaafd worden tot het vliegveld wordt opgeheven.
- Gebouw 2 is het Havengebouw met de verkeerstoren. Dit gebouw uit 2003 heeft een oppervlakte van 100 m². Dit gebouw is gebouwd met gebruikmaking van de vrijstelling uit het oude bestemmingsplan Buitengebied (zie hierna in de volgende paragraaf).
- Gebouw 3 is een hangar uit 2003 die in gebruik is bij de vliegvereniging ULV. Het heeft een oppervlakte van 332,4 m². De hangar heeft een lengte van 27,7 m en een breedte van 12 m. De zijkanten van de hangar bestaat uit containers. Dit gebouw is destijds met een tijdelijke vergunning gebouwd. Op basis van de artikel 19.1-vrijstelling kan dit gebouw gehandhaafd worden tot het vliegveld wordt opgeheven.
- Gebouw 4 is een hangar van de vliegvereniging ULV. Deze hangar uit 2006 is meer westelijk op het terrein gesitueerd, ten noorden van de startbaan. De hangar is 60 meter lang en 14,5 m breed en heeft een oppervlakte van 870 m². De hangar heeft een nokhoogte van 6,42 m. Voor dit gebouw is op basis van de artikel 19.1-vrijstelling vergunning verleend. Het betreft een tijdelijke vergunning waarbij is vastgelegd dat dit gebouw gehandhaafd kan worden tot het vliegveld wordt opgeheven.
- Gebouw 5 is een hangar uit 2009 die is gebouwd tussen de twee oudere hangars. Deze hangar heeft een oppervlakte van ongeveer 256 m² met een talud van aarde. De hangar is 16 meter breed en 16 meter lang en is

3,45 m hoog. Voor dit gebouw is op basis van de artikel 19.1-vrijstelling vergunning verleend. Het betreft een tijdelijke vergunning voor 5 jaar.



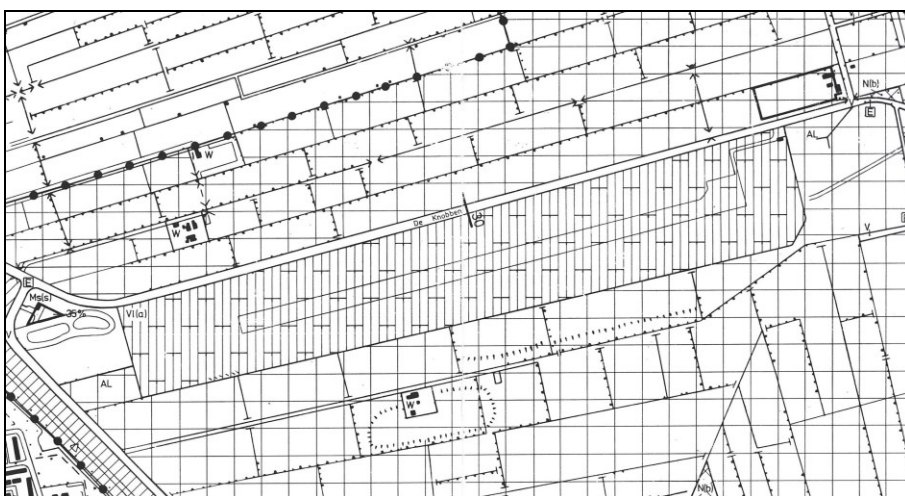
Figuur 3. Bestaande gebouwen
(bron: Basisregistraties Adressen en Gebouwen)

2.2

Huidige juridische regelingen

Bestemmingsplan Buitengebied

Voor het gebied van de beheersverordening geldt nu het bestemmingsplan Buitengebied zoals dat op 7 mei 1985 door de gemeenteraad van Smallingerland is vastgesteld. Het vliegveld heeft in dit bestemmingsplan de bestemming Airstrip - VI(a) gekregen. In de afbeelding is dat het vlak met een verticale arcering. Zoals op de afbeelding is te zien, zijn er op de verbeelding verder geen bouwvlakken of andere aanduidingen ingetekend. In de loop der tijd is het vliegveld uitgebreid met een deel van de agrarische gronden aan de oostzijde van het terrein. De uitbreiding is in de voorliggende beheersverordening opgenomen.



Figuur 4. Deel verbeelding bestemmingsplan Buitengebied
(bron: Gemeente Smallingerland)

Volgens artikel 42 van de regels zijn de gronden bestemd voor "een airstrip ten behoeve van verkeersdoeleinden per vliegtuig, met de daarbij behorende niet voor bewoning bestemde gebouwen, andere bouwwerken, andere werken en open terreinen".

Er mogen uitsluitend twee gebouwtjes voor onderhoud en beheer worden gebouwd, waarvan de oppervlakte maximaal 25 m² per gebouw mag bedragen en de goothoogte maximaal 3 meter. Verder mag een verkeerstoren worden gebouwd met een oppervlakte van maximaal 100 m² en een goothoogte van maximaal 9 meter. De maximale hoogte van terreinafscheidingen is 2 meter en van de overige andere bouwwerken 9 meter.

De gronden met de agrarische bestemming mogen niet worden bebouwd. Het is opvallend dat juist hier drie van de vier hangars staan.

Havengebouw en verkeerstoren

Voor het Havengebouw is in 2002 een bouwvergunning verleend, waarbij gebruik is gemaakt van de vrijstellingsbevoegdheid zoals die in het bestemmingsplan Buitengebied is opgenomen.

De vier hangars

De vier hangars passen niet in de regels van het bestemmingsplan Buitengebied en zijn alle met een tijdelijke vergunning gebouwd, omdat het lang de bedoeling is geweest dat het vliegveld opgeheven zou worden. De gebouwen zijn zo geconstrueerd dat ze relatief gemakkelijk ook weer verwijderd kunnen worden. De oorspronkelijke tijdelijke vergunningen hadden een looptijd van vijf jaar; een periode die al lang is verlopen. Op 14 april 2006 is daarom een vrijstellingsbesluit op basis van artikel 19.1-vrijstelling van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening genomen, waarin voor deze vier hangars twee zaken zijn geregeld:

- de hangars mogen in afwijking van het bestemmingsplan gebouwd worden;
- dit is echter wel tijdelijk en duurt tot uiterlijk het sluiten / opheffen van het vliegveld.

Voor hangar 5 is ook op basis van dit besluit in 2009 vergunning verleend, waarin is bepaald dat deze geldt voor een periode van maximaal 5 jaar. Deze periode is inmiddels verstreken. Gezien de tijdelijkheid van de vergunning en het feit dat de vergunning is verlopen, is het niet mogelijk deze mee te nemen in de voorliggende beheersverordening.

Omdat de gemeente eigenaar is van de gronden is de tijdelijkheid, naast de vrijstelling, ook geregeld in een maximale huurtermijn in de huurovereenkomst. Hierin is opgenomen dat alle gebouwen binnen een bepaalde termijn na opzegging van de huurovereenkomst gesloopt dienen te worden.

2.3

Juridische toelichting Beheersverordening

Het instrument van de beheersverordening

De gemeente is verplicht om voor het gehele grondgebied actuele bestemmingsplannen vast te stellen. In plaats van een bestemmingsplan kan de gemeente ook kiezen voor de planvorm van de beheersverordening. Een beheersverordening voorziet in een beheerregeling voor het bestaand gebruik voor een gebied met een lage dynamiek waarin geen ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien binnen de horizon van de verordening. In de praktijk kan het begrip "bestaand" zowel "eng" als "ruim" worden uitgelegd. Bij bestaand gebruik in enge zin worden alleen de bestaande feitelijk aanwezige functies en bebouwing vastgelegd. Het gaat daarbij om gebruik en bouwen, inclusief hetgeen op basis van verleende vergunningen is toegestaan, maar nog niet is gerealiseerd. Bij gebruik in ruime zin wordt het geldende bestemmingsplan als uitgangspunt genomen. De beheersverordening voor het vliegveld is een beheersverordening in enge zin.

Sinds enkele jaren zijn ruimtelijke plannen digitaal. Dat wil zeggen dat de beheersverordening een geometrisch object is dat bestaat uit het gebied waarop de verordening betrekking heeft. De verordening wordt digitaal vastgesteld. Het planobject kan ook op papier / kaart worden weergegeven in de vorm van de bij de voorliggende beheersverordening gevoegde illustratie.

De Wet ruimtelijke ordening kent geen voorbereidingsprocedure voor de beheersverordening. In tegenstelling tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning staat tegen de vaststelling van een beheersverordening geen beroep open.

Toelichting op de illustratie en de regels

De voorliggende beheersverordening bestaat uit een kaart (de illustratie) en een set regels. Op de illustratie is het gebied ingetekend waarop de beheersverordening betrekking heeft. De regels zijn als volgt ingedeeld:

- Inleidende regels (Hoofdstuk 1). Dit hoofdstuk omvat in Artikel 1 de Begrippen. In dit artikel worden de begrippen die in de regels zijn opgenomen nader gedefinieerd. Het definiëren van begrippen vergroot de duidelijkheid en de rechtszekerheid.
- Gebiedsregels (Hoofdstuk 2). Dit hoofdstuk bevat in Artikel 2 de Gebruiks- en bouwregels (zie hierna) en in Artikel 3 de wettelijk verplichte Anti-dubbeltelregel.
- Slotregel (Hoofdstuk 3). Dit hoofdstuk de Slotregel in Artikel 5.

Het hart van de beheersverordening bestaat uit de begripsomschrijving van "bestaand" en de Gebruiks- en bouwregels.

Bij bestaand gaat het om een combinatie van het bij de vaststelling van de beheersverordening feitelijk bestaande gebruik en bebouwing en de daarvoor verleende omgevingsvergunningen. Bij de aanvraag om omgevingsvergunningen en in handhavingzaken kan de bestaande situatie worden afgeleid uit recente luchtfoto's (bijvoorbeeld de luchtfoto's zoals die in deze toelichting zijn opgenomen), de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) en het gemeentelijke archief van verleende omgevingsvergunningen, afwijkingen en andere ruimtelijke besluiten.

Omdat de beheersverordening uitsluitend gericht is op het regelen van de bestaande situatie zijn de gebruiks- en bouwregels in wezen heel eenvoudig: het bestaande gebruik mag worden voorgezet maar niet worden veranderd en de bestaande gebouwen mogen worden gebouwd (en dus ook verbouwd en eventueel vervangen) volgens de daarvoor verleende omgevingsvergunningen. Andere bestaande bouwwerken (zoals de erfafscheidingen) mogen ook blijven bestaan en eventueel worden vervangen door bouwwerken van gelijke afmetingen.

In de begripsbepalingen is bepaald dat het bij bestaande bouwwerken gaat om bouwwerken die legaal aanwezig zijn én bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zijn gebouwd. Hierdoor past de hangar waarvan de tijdelijke vergunning is verlopen niet in de beheersverordening en kan de gemeente handhavend optreden.

In de gebiedsregels is bij de bepalingen voor het gebruik en voor het bouwen van bouwwerken bepaald dat voor gebouwen waarvoor een tijdelijke omgevingsvergunning is verleend, deze gesloopt dienen te worden als de vergunning is verlopen. Daarmee wordt de tijdelijkheid van de artikel 19.1-vrijstelling overgenomen.

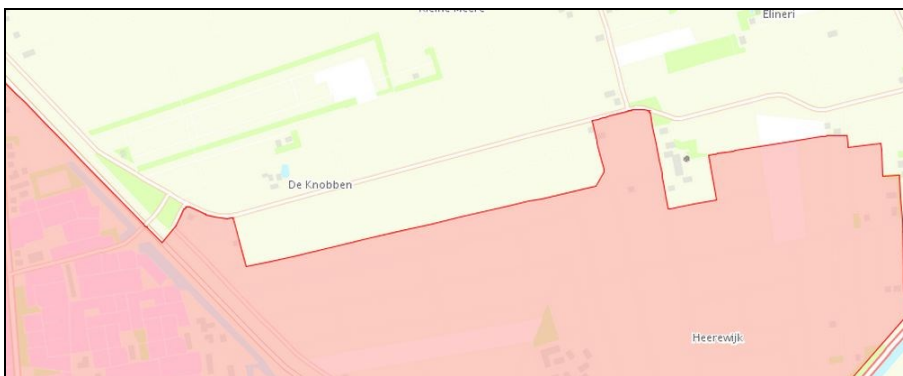
Tot slot kan worden opgemerkt dat onder "bouwen" niet alleen nieuwbouw, maar ook verbouwen en verbeteren wordt verstaan.

3.1

Beleidsaspecten

Verordening Romte Fryslân 2014

In de Verordening Romte Fryslân 2014 heeft de provincie vastgelegd waar gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening mee moeten houden. Het vliegveld ligt daarbij niet in het Bestaand Stedelijk Gebied (zie afbeelding). De bestaande situatie kan worden voortgezet.



Figuur 5. Bestaand stedelijk gebied
(bron: Verordening Romte Fryslân 2014)

Structuurvisie Smallerland

In 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Smallerland vastgesteld. In dit plan staat het actuele ruimtelijke beleid van de gemeente. In het hoofdstuk Werken wordt prioriteit gegeven aan de bereikbaarheid van Drachten voor zowel personen- als goederenverkeer. In dat kader zullen de mogelijkheden van het al aanwezige en gecertificeerde vliegveld beter worden benut. Voor eventuele nieuwe ontwikkelingen op het vliegveld zal te zijner tijd een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. De voorliggende beheersverordening is gericht op het continueren van de bestaande situatie.

3.2

Omgevingsaspecten

Als een beheersverordening uitsluitend gericht is op het beheer van de bestaande situatie, is het niet noodzakelijk om uitgebreid planologisch onderzoek te doen. Van belang is dan wel dat alle geldende planologische regelingen voor het gebied zijn benut. Dat is bij het vliegveld het geval. Er zijn geen situaties of ontwikkelingen in de omgeving van het verordeningsgebied die het voortzetten van de bestaande situatie in de weg staan. Daarnaast zijn er geen ontwik-

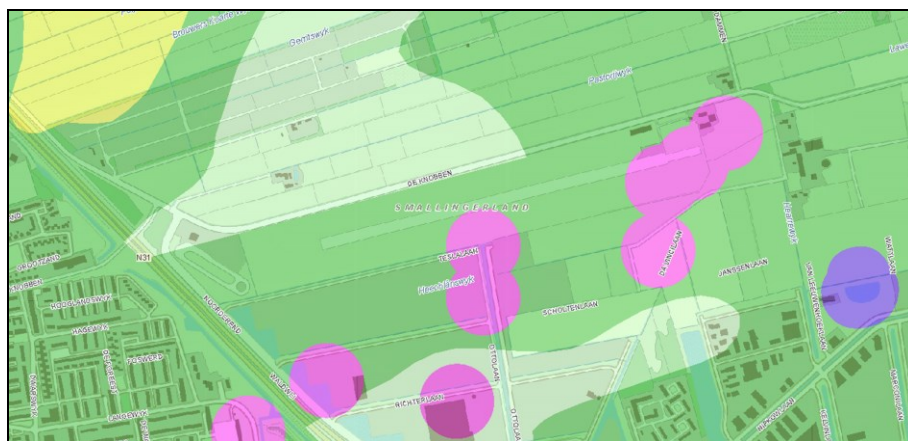
kelingen in bijvoorbeeld wetgeving waardoor de bestaande situatie niet op de huidige wijze voortgezet kan worden.

Archeologie

Een punt van aandacht is de archeologie. Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied in 1985 is de wetgeving op dit punt wel veranderd. Daarbij is geregeld dat archeologische (verwachtings)waarden in het bestemmingsplan beschermd dienen te worden. Uit Famke (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra) blijkt dat het gebied van de beheersverordening geen hoge archeologische verwachtingswaarde kent.

Uit de steentijd - bronstijd zijn enkele vuursteenvindplaatsen bekend (de roze stippen in de afbeelding). Een gedeelte hiervan is mogelijk al verstoord. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 50 m² deze vindplaatsen middels een waarderend archeologisch onderzoek te onderzoeken. Voor de rest van het vliegveldterrein (groen in de afbeelding) wordt vermoed dat eventuele aanwezige archeologische resten uit de steentijd al ernstig verstoord zijn. Voor de meeste kleine ingrepen is hier dan ook geen verder onderzoek noodzakelijk. Diepere sporen en vondsten kunnen evenwel nog intact zijn. Voor zeer omvangrijke ingrepen van meer dan 2,5 hectare adviseert de provincie een karterend proefsleuvenonderzoek.

Er bevinden zich waarschijnlijk geen archeologische resten uit de IJzertijd en Middeleeuwen in de bodem. Bij ingrepen in de bodem is geen archeologisch onderzoek nodig.



Figuur 6. Archeologie: steentijd - bronstijd
(bron: Famke)

Omdat er volgens de beheersverordening geen nieuwe gebouwen gebouwd kunnen worden en de gronden alleen overeenkomstig het huidige gebruik gebruikt mogen worden, is een aparte regeling voor de archeologische verwachtingswaarden niet nodig.

3.3

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De beheersverordening heeft in de periode van 31 juli 2015 tot en met 27 augustus 2015 ter inzage gelegen. In die periode is één reactie ontvangen. De reactie leidt tot twee tekstuele aanpassingen in de toelichting, zonder dat die in essentie leiden tot een aanpassing van het voorgenomen beleid. In de bijlage is de reactienota opgenomen.