



Gemeente Middelburg
Bestemmingsplan
“Bouwvlak Vliegveld Midden-Zeeland”

VASTSTELLING

623.115.60
KUIPERCOMPAGNONS

Datum: 18 december 2025

GEMEENTE MIDDELBURG

Bestemmingsplan

“Bouwvlak Vliegveld Midden-Zeeland”

TOELICHTING, REGELS, VERBEELDING

werknnummer
623.115.60

datum
18 december 2025

bestand
J:\623\115\60\3.projectresultaat\c. vaststelling

Procedureoverzicht

Fase	Datum
Ontwerp	14 november 2023
Terinzagelegging	7 december '23 - 17 januari '24
Vaststelling	18 december 2025

TOELICHTING

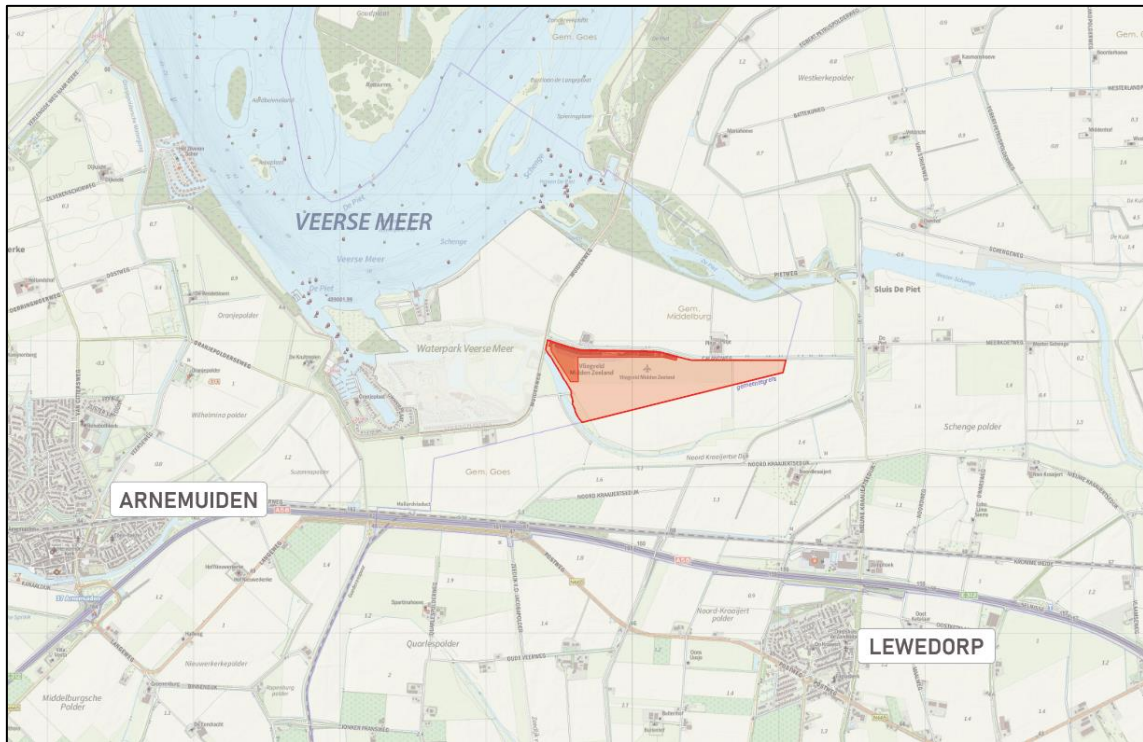
Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel van het plan	5
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.3	Voorgaande plannen	7
1.4	Relatie met overige wet- en regelgeving Vliegveld Midden-Zeeland	8
1.5	Relevante plannen en besluiten in de omgeving	9
1.6	Leeswijzer	11
2	Planbeschrijving	12
2.1	Bestaande situatie	12
2.2	Ontwikkelingen	18
2.3	Juridische aspecten	20
3	Ruimtelijke Ordening	24
3.1	Kader en onderzoek	24
3.2	Conclusie	36
4	Mobiliteit	37
4.1	Kader	37
4.2	Onderzoek	37
4.3	Conclusie	38
5	Ecologie	39
5.1	Kader	39
5.2	Onderzoek	40
5.3	Conclusie	44
6	Water	45
6.1	Wettelijk kader	45
6.2	Onderzoek	47
6.3	Conclusie	50
7	Milieu	51
7.1	Archeologie en cultuurhistorie	51
7.2	Bodemkwaliteit	55
7.3	Wegverkeerslawaaai	56
7.4	Industrielawaai	57
7.5	Luchtvaartverkeer	58
7.6	Luchtkwaliteit	62
7.7	Milieuzonering	64
7.8	Externe veiligheid	65
7.9	Overige belemmeringen	68
7.10	Explosieven	68
7.11	Duurzaamheid	70

8	Uitvoerbaarheid	72
8.1	Economische uitvoerbaarheid	72
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	72
8.3	Handhavingaspecten	73
9	Procedure	74
9.1	Vorbereidingsfase	74
9.2	Ontwerpfase	74
9.3	Vaststellingsfase	74

Separate bijlagen bij de toelichting

- Bijlage 1: Rapportage quick scan Wet natuurbescherming, Gras Advies, d.d. 23 februari 2023
- Bijlage 2: Stikstofberekening Vliegveld Midden Zeeland, Bouwkundig Buro Laban B.V., 14 november 2023
- Bijlage 3: Rapportage aanvullend soortenonderzoek Wet natuurbescherming, Gras Advies, 12 januari 2023
- Bijlage 4: Tekening luchtverkeerstoren (conform vergunning d.d. 6 maart 2024), Bouwkundig Buro Laban B.V., 25 september 2023
- Bijlage 5: Actualisatie Aeries berekening, 4 november 2025
- Bijlage 6: Nota zienswijzen, 18 december 2025



Afbeelding 1.1.: begrenzing plangebied en ligging bouwvlak bestemmingsplan "Bouwvlak Vliegveld Midden-Zeeland" ten opzichte van het Veerse Meer en de kernen Arnhemuiden en Lewedorp (bron: www.opentopo.nl)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Aan de Calandweg te Arnemuiden ligt Vliegveld Midden-Zeeland. Het totale luchtvaartterrein bestaat uit een oppervlakte van 23 hectare en is gelegen binnen de gemeentegrenzen van Middelburg. Het vliegveld heeft een eigen luchthavengebouw en langs de Calandweg zijn diverse luchtvaart-gerelateerde bedrijven gevestigd met specifieke dienstverlening ten behoeve van het vliegveld.

Gedurende de laatste jaren groeit het aantal vliegbewegingen gestaag en heeft Vliegveld Midden-Zeeland mogelijkheden om zowel de (kleine) zakelijke als de recreatieve luchtvaart verder te ontwikkelen. Daarnaast wordt het vliegveld gebruikt door onderhoudshelikopters naar windmolenparken op de Noordzee, de traumahelikopter (Lifeline), Search and Rescue (SAR) helikopters, politiehelikopters, milieu-inspecties en helikopters van Gasunie die de gasleidingen in de omgeving controleren. Dit leidt tot een behoefte aan meer hangars om de vliegtuigen te beschermen tegen weersinvloeden en te onderhouden en/of repareren.

Thans bestaat er een concept-inrichtingstekening met de beoogde nieuwe bebouwing voor de komende jaren aan de westzijde van het vliegveldterrein. Deze ontwikkeling is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied', dat per 1 januari 2024 onderdeel is geworden van het omgevingsplan van de gemeente Middelburg, niet toegestaan omdat de gronden waarop deze nieuwe bebouwing is voorzien, buiten het bebouwingsvlak liggen. Het bouwvlak ligt dermate strak rond de bestaande bebouwing dat dit nu niet mogelijk is, terwijl het reeds toegestane maximale oppervlakte van 17.650 m² nog niet is bereikt. Ook zijn buiten het bouwvlak reeds twee bestaande (en ook vergunde) gebouwen aanwezig. Het is wenselijk om deze gebouwen eveneens van een bouwvlak te voorzien. Ten slotte is het wenselijk om de luchtverkeerstoren te vernieuwen, en de huidige bouwmogelijkheid voor deze toren conform de reeds verleende vergunning van 6 maart 2024 te verhogen van 15 naar 17,5 meter.

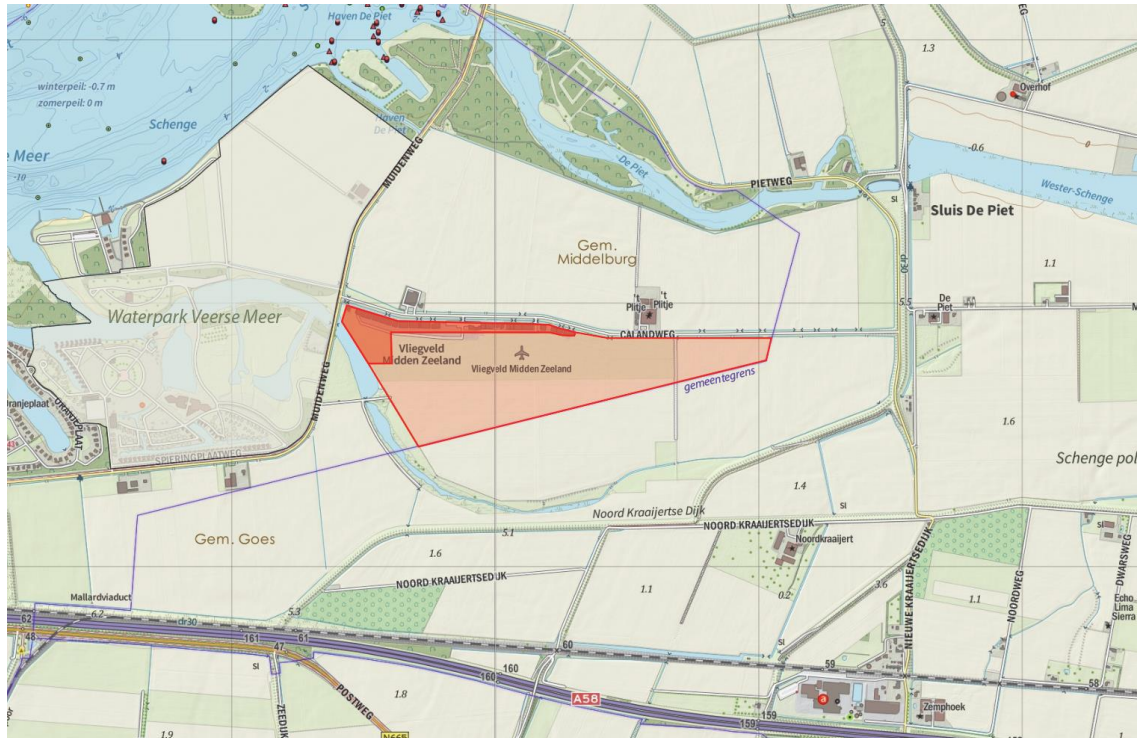
Om de gewenste ontwikkelingen toch mogelijk te maken is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld. Uitgangspunt is uitsluitend het vergroten van het bestaande bouwvlak ter plaatse van het vliegveld Midden-Zeeland en het verhogen van de luchtverkeerstoren naar 17,5 meter. De overige bouwmogelijkheden, waaronder de maximale oppervlakte aan bebouwing, wijzigen met dit bestemmingsplan niet.

Een bestemmingsplan ziet uitsluitend toe op het gebruik van de grond en de bouwwerken daarop. Het voorziet geen wijzigingen in de operationele kaders van Vliegveld Midden-Zeeland. Het luchthavenbesluit, dat de operationele kaders voor Vliegveld Midden-Zeeland regelt, blijft onverminderd van kracht.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Vliegveld Midden-Zeeland is gelegen aan de Calandweg 36 te Arnemuiden, in het noordoosten van het gemeentelijk grondgebied van Middelburg. Het vliegveld heeft een oppervlakte van 23 hectare en wordt aan de directe noord-, oost- en zuidzijde omgeven door overwegend agrarisch gebied. Aan de westzijde zijn diverse recreatieve functies gevestigd, waaronder het (in dooront-

wikkeling zijnde) Waterpark Veerse Meer, het Fletcher hotel, jachthaven Oranjeplaat, recreatiegebied Oranjeplaat en – verder weg – kampeerboerderij De Kruitmolen. Verder ten noorden en noordoosten van het vliegveld liggen het Veerse Meer en de natuurgebieden rondom 'De Piet'. Aan de zuidzijde liggen de rijksweg A58, de provinciale weg N665, het spoor tussen Vlissingen en Roosendaal en de kern Lewedorp.



Abbeelding 1.2.: globale ligging van de planlocatie (bron: www.opentopo.nl)

Het bestemmingsplangebied bestaat uit 27 kadastrale percelen. De op het terrein van Vliegveld Midden-Zeeland gevestigde bedrijven aan de Calandweg hebben bij vestiging ook grond aangekocht, waardoor elk bedrijf een eigen kadastraal perceel heeft verkregen. De overige gronden zijn in bezit van Vliegveld Midden-Zeeland. In afbeelding 1.3 zijn de kadastrale percelen weergegeven.



Afbeelding 1.3.: kadastrale percelen binnen het plangebied (bron: www.pdok.nl)

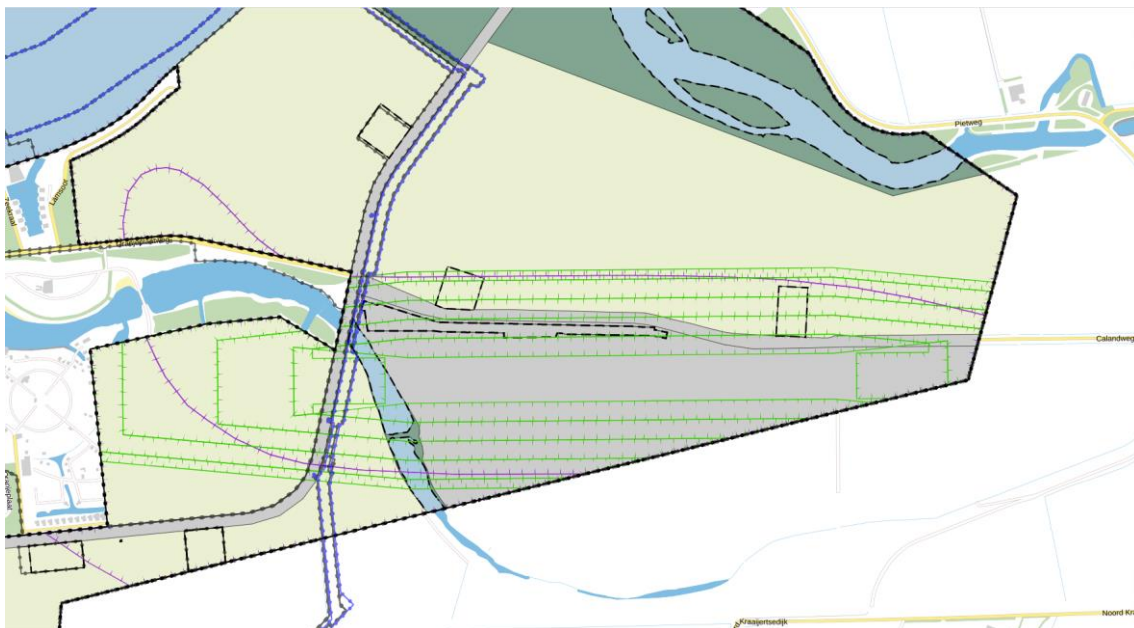
1.3 Voorgaande plannen

Het nieuwe bestemmingsplan vervangt (gedeeltelijk) de voorgaande bestemmingsplannen:

	Naam voorgaand plan / besluit	Vaststelling (bevoegd gezag)
1	Bestemmingsplan "Buitengebied"	28 september 2009 (gemeenteraad Middelburg)
2	Paraplubestemmingsplan "Wonen"	17 april 2025 (gemeenteraad Middelburg)

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' (afbeelding 1.4) van de gemeente Middelburg is vastgesteld op 28 september 2009. Voor dit deel van het plangebied geldt de bestemming 'Verkeer – Lucht-haven', bedoeld voor luchtvaartverkeer en – vervoer, luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid en bij deze bestemming behorende voorzieningen. Daarnaast zijn de gebiedsaanduidingen 'luchtvaart-verkeerszone – 1, 2 en 3' en 'luchtvaartverkeerszone - 2' (paarse contour) opgenomen, waarbin-nen nieuwe geluidgevoelige objecten niet, of beperkt zijn toegestaan. Op de gronden evenwijdig aan de Calandweg, is een bouwvlak aanwezig. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouw-vlak worden gebouwd, waarbij een gezamenlijk bebouwd oppervlak van ten hoogste 17.650 m² geldt.

Voor bedrijfsgebouwen geldt een goot- en bouwhoogte van resp. 7 en 10 meter. Verder zijn twee bedrijfswoningen, bijgebouwen, bouwwerken en erfafscheidingen toegestaan met elk eigen maxi-male hoogte-, oppervlakte- en inhoudsmaten. Ten slotte staat het bestemmingsplan een lucht-verkeerstoren van 15 meter hoog toe.



Afbeelding 1.4.: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Buitengebied' (2009) met de geldende contouren rondom het vliegveld (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Het paraplubestemmingsplan 'Wonen' bevat regels voor het tegengaan van het gebruik van reguliere woningen als kamerverhuurpand dan wel het tegengaan van het gebruik van reguliere woningen voor de huisvesting van meerdere huishoudens.

Strijdigheid

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt de mogelijkheid geboden om (aan de westzijde van het vliegveldterrein) nieuwe bebouwing op te richten. Op grond van het huidige bestemmingsplan 'Buitengebied' is het bouwvlak krap ingetekend, waardoor het plan in ruimtelijke zin weinig tot geen uitbreidingsmogelijkheden biedt. Met de beoogde nieuwe bebouwing wordt het huidige bouwvlak overschreden en is deels bebouwing voorzien binnen de in afbeelding 1.4 opgenomen gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerszone – 1, 2 en 3' en 'luchtvaartverkeerszone - 2' (paarse contour). Twee bestaande gebouwen aan de oostzijde van de bedrijfsbebouwing hebben op dit moment geen bouwvlak, waardoor een passende bestemmingsregeling ontbreekt. Voor de betreffende gebouwen is overigens destijds wel bouwvergunning verleend. Ook is op 6 maart 2024 een omgevingsvergunning (kenmerk D490336) verleend voor het vernieuwen van de luchtverkeerstoren. Hiertoe is de bouwhoogte voor deze toren verhoogd van 15 naar 17,5 meter.

Gezien voorgaande zal de nieuwe inrichting afwijken van het huidige bouwvlak en de toegestane bouw mogelijkheden, waardoor het plan in strijd is met de geldende bestemmingsregeling in het bestemmingsplan "Buitengebied". Het plan maakt geen reguliere woningen mogelijk en is zodoende niet in strijd met het 'Paraplubestemmingsplan Wonen'.

1.4 Relatie met overige wet- en regelgeving Vliegveld Midden-Zeeland

Het Rijk is verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid en het beheer en gebruik van het lucht-ruim. Vliegveld Midden-Zeeland behoort tot die burgerluchthavens waarvoor het volgens de Wet luchtvaart noodzakelijk is dat er een zogenaamd luchthavenbesluit geldt. Het luchthavenbesluit

is een soort “vergunning” waarin de milieugebruiksruimte en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving worden vastgelegd. Bevoegd gezag voor het luchthavenbesluit zijn Provinciale Staten.

Dit bestemmingsplan ziet uitsluitend toe op het gebruik van de grond en de bouwwerken daarop. Het voorziet dan ook geen wijzigingen in de operationele kaders van Vliegveld Midden-Zeeland. Nu het provinciale inpassingsplan in verband met de voorgenomen rotatie van de start- en landingsbaan nog niet onherroepelijk is (zie paragraaf 1.5) blijven de huidige geluid- en veiligheidscontouren onverminderd van kracht en zijn deze één op één overgenomen in de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan.

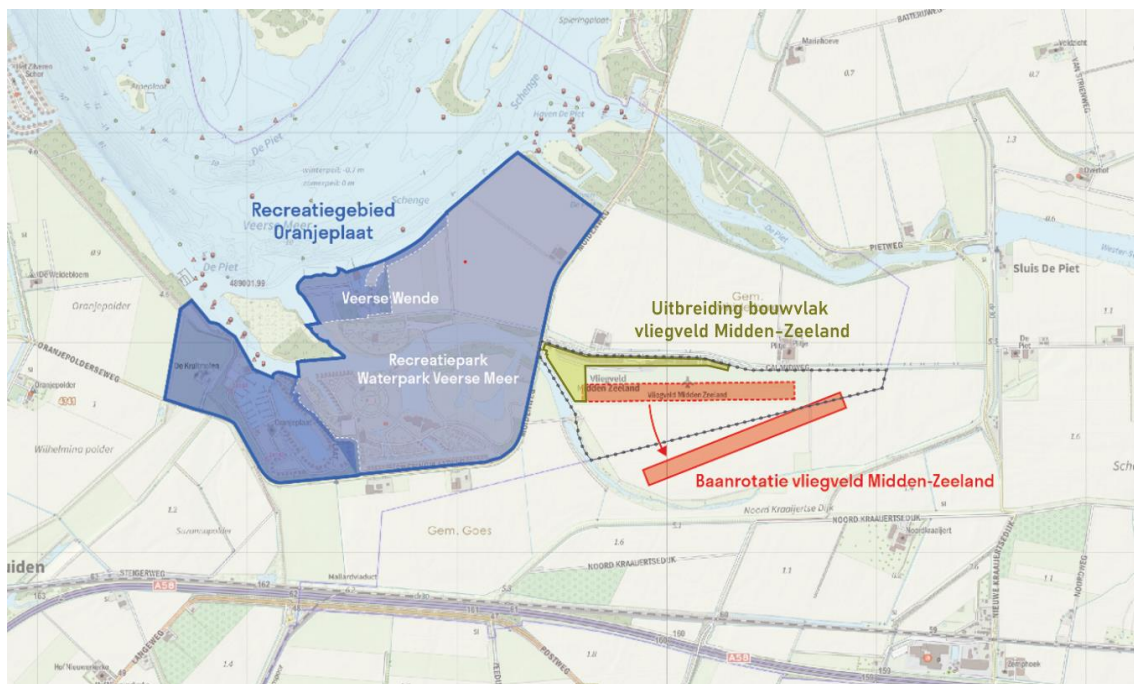
1.5 Relevante plannen en besluiten in de omgeving

In de directe omgeving van het plangebied is een ontwikkeling gaande die in ogenschouw moet worden genomen bij de voorgenomen ontwikkelingen op Vliegveld Midden-Zeeland.

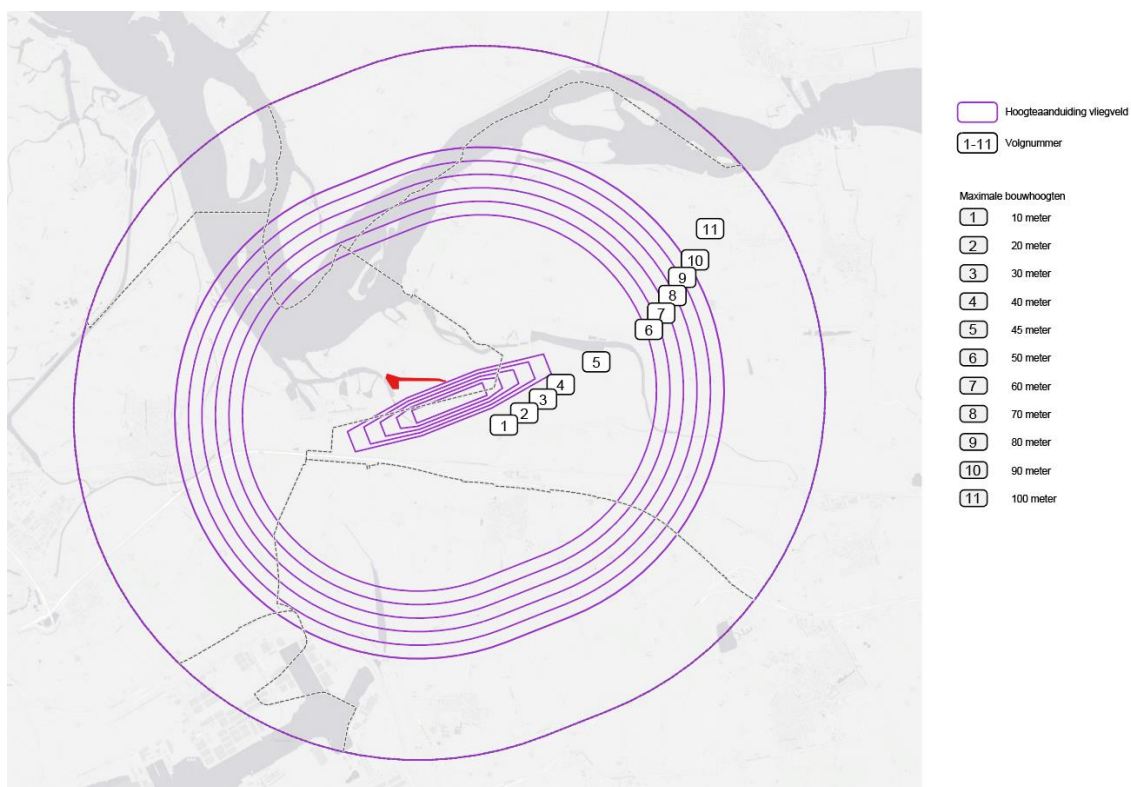
Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

De exploitant van het Vliegveld Midden-Zeeland heeft bij de provincie Zeeland in mei 2020 een verzoek ingediend om de start- en landingsbaan van het vliegveld 22 graden tegen de klok in te roteren en 200 meter naar het oosten te verplaatsen. Ten behoeve van deze rotatie dient de provincie het luchthavenbesluit te wijzigen. Provinciale Staten stelden op 27 september 2024 het gewijzigde luchthavenbesluit vast. Dit is op moment van vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan nog niet onherroepelijk. Daarnaast heeft de baanrotatie gevolgen voor de planologische bepalingen. In de gemeenten Goes en Middelburg moeten de geluid- en veiligheidscontouren worden aangepast aan de nieuwe ligging van de start-/landingsbaan. Ook zullen de contouren van de hoogtebeperkingen van de bestemmingsplannen in de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Vlissingen en Veere aangepast moeten worden. De betrokken gemeenten hebben aan de provincie gevraagd om in plaats hiervan een inpassingsplan vast te stellen. Deze procedure is in 2023 gestart en heeft geleid tot vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten op 27 september 2024. Hiertegen is door twee appellanten beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook het inpassingsplan is op moment van vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan dus nog niet onherroepelijk.

De geluid- en veiligheidscontouren en hoogtebeperkingen die op grond van het vigerende plan gelden vanwege het vliegveld zijn in het voorliggende plan overgenomen. Wanneer het provinciale inpassingsplan in werking treedt, gelden de nieuwe geluid- en veiligheidscontouren en hoogtebeperkingen (afbeelding 1.5). Het inpassingsplan heeft een directe doorwerking. Binnen het plangebied geldt op dat moment een maximale bouwhoogte van 45 meter. Nieuwe bebouwing in het plangebied dient in beide situaties aan deze hoogtebeperkingen te voldoen (voor zover de bouw mogelijkheden in het onderliggende bestemmingsplan niet reeds beperkender zijn). Hiermee vormt het bestemmingsplan geen hinder voor de beoogde baanrotatie.



Afbeelding 1.4.: globale aanduiding relevante ontwikkelingen in de omgeving (bron: www.opentopo.nl)



Afbeelding 1.5.: hoogtebeperkingen rond Vliegveld Midden-Zeeland na de baanrotatie (het bouwvlak in rood)

1.6 Leeswijzer

In het vervolg van deze toelichting wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de ontwikkeling gegeven. Tevens bevat dit hoofdstuk de juridische planbeschrijving, waarin de regels nader worden toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt de gewenste ontwikkeling getoetst aan de geldende beleidskaders. In de daarop volgende hoofdstukken 4 tot en met 7 wordt de ontwikkeling getoetst aan de sectorale (milieu)wetgeving. In hoofdstuk 8 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan besproken. Tot slot wordt in hoofdstuk 9 ingegaan op de bestemmingsplanprocedure.

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Vliegveld Midden-Zeeland ligt in het noordoostelijke deel van de gemeente Middelburg, op circa 10 kilometer van het dorpscentrum van Arnemuiden, een Zeeuwse 'smalstad' waaraan in de middeleeuwen stadsrechten waren verleend. Aan de westzijde zijn diverse recreatieve functies gevestigd, waaronder het (in doorontwikkeling zijnde) Waterpark Veerse Meer, het Fletcher hotel, jachthaven Oranjeplaat, recreatiegebied Oranjeplaat en – verder weg – kampeerboerderij De Kruitmolen. Verder ten noorden en noordoosten van het vliegveld liggen het Veerse Meer en de natuurgebieden rondom 'De Piet'. Aan de zuidzijde liggen de rijksweg A58, de provinciale weg N665, het spoor tussen Vlissingen en Roosendaal en de kern Lewedorp. Afbeelding 3.1. geeft de ligging van het vliegveld in de omgeving weer.



Afbeelding 2.1.: ligging en bestaande ontsluiting van vliegveld Midden-Zeeland (basis voor het kaartbeeld: Google Maps)

Ontstaansgeschiedenis

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

Na de Tweede Wereldoorlog werd het gebied ten zuiden van de Sloedam ingepolderd ten behoeve van de landbouw en werd gestart met de aanleg van de Sloehaven. Met de aanleg van de Zandkreekdijk en de Veerse gatdijk (jaren '60-'61) in het kader van de Deltawerken ontstond het

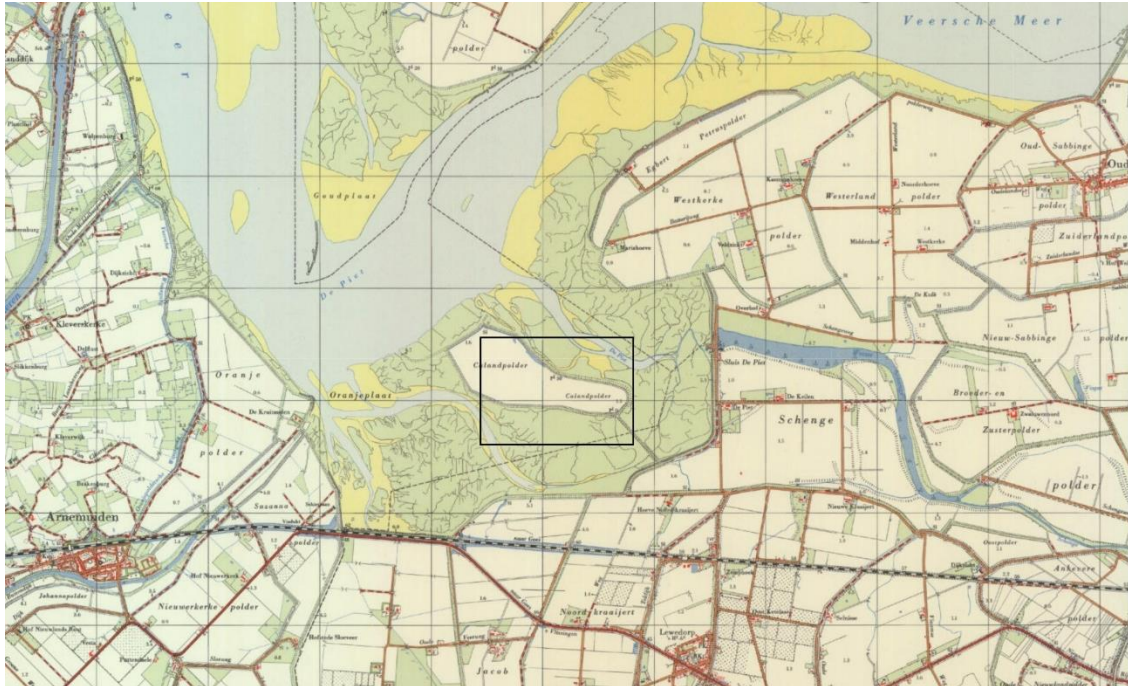
Veerse Meer. Ter hoogte van het vliegveld zijn de Bastiaan de Langepolder en de Calandpolder samengevoegd tot één polder: de Calandpolder. Het gebied rondom de polder vormde zich steeds verder tot een kweldergebied met een fijnmazig krekensysteem en verschillende zandplaten, waaronder de Oranjeplaat. In de late jaren '60 en jaren '70 werden de laatste verlande gebieden ingepolderd en de oude dijken van de Calandpolder afgegraven. Zo ontstond een groot-schalig agrarisch landschap.

Oprichting vliegveld

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

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

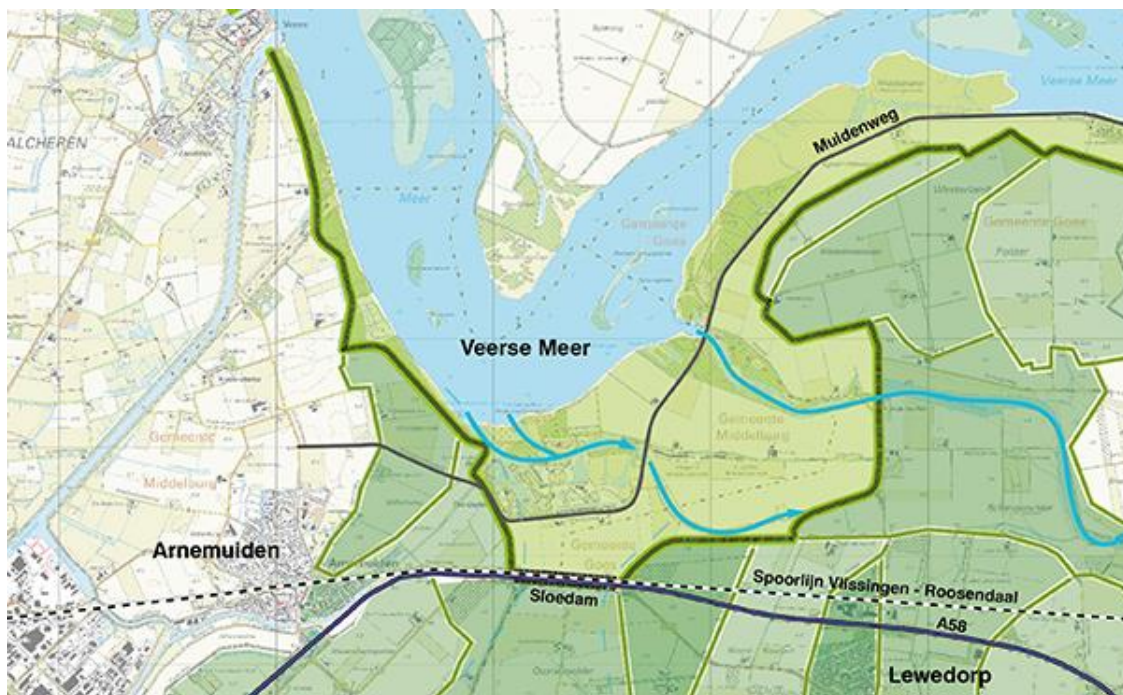
Van het midden van de jaren '80 nam het belang van de recreatiesector toe en werden de jachthaven en camping De Witte Raaf verder uitgebreid. In 2014 vond de eerste planvorming voor de ontwikkeling van de camping naar verblijfsrecreatiepark als zijnde Waterpark Veerse Meer plaats. In 2013 en 2014 zijn respectievelijk de bestemmingsplannen 'Oranjeplaat' en 'Waterpark Veerse Meer' vastgesteld, waarin verschillende recreatieve ontwikkelingen in het gebied mogelijk zijn gemaakt. Deze plannen zijn niet haalbaar gebleken. In 2021 is het meest actuele bestemmingsplan voor de doorontwikkeling en verdere uitbreiding van Waterpark Veerse Meer vastgesteld, gevolgd door een beperkt herstelbesluit eind 2022. Met dit eindplan wordt voorzien in een recreatief landschapspark met aan de noordzijde natuurontwikkeling.



Afbeelding 2.2.: Uitsnede topografische kaart 1965 (bron: www.topotijdreis.nl)

Ruimtelijke structuur

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



Afbeelding 2.3.: Landschappelijke structuur in en rondom het plangebied

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

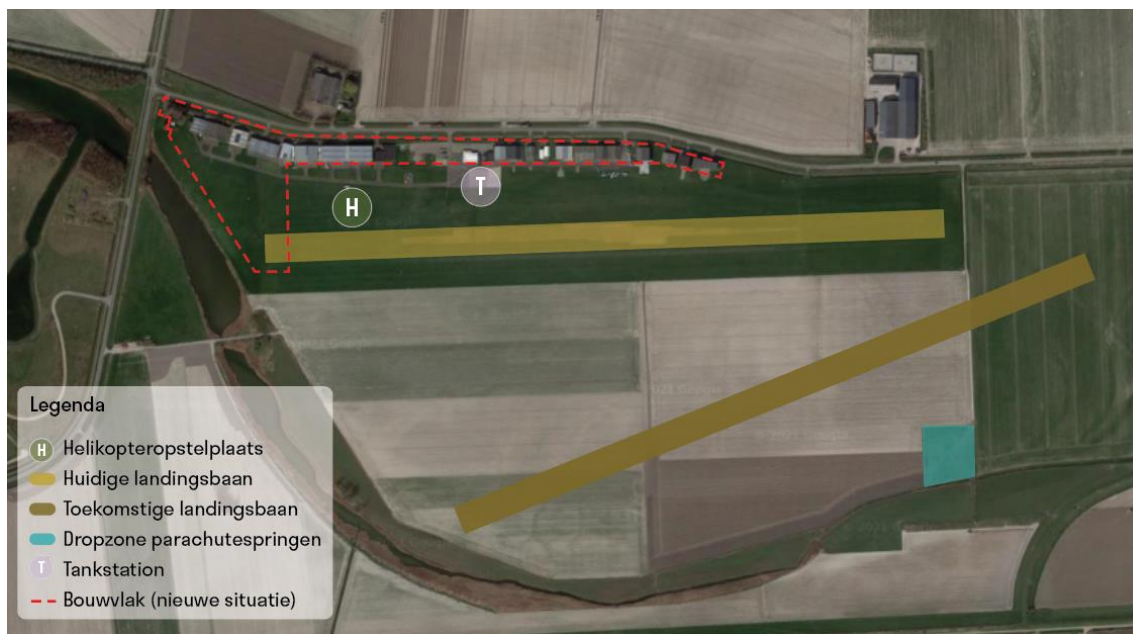
Functionele structuur

Het vliegveldterrein beslaat een oppervlakte van 23 hectare. De op het terrein van Vliegveld Midden-Zeeland gevestigde bedrijven aan de Calandweg hebben bij vestiging grond aangekocht, waardoor elk bedrijf een eigen kadastraal perceel heeft verkregen. De overige gronden zijn in bezit van Vliegveld Midden-Zeeland. Het vliegveld is in exploitatie van Zeeland Airport bv. Op het terrein bevinden zich luchtvaartgebonden bedrijven, stichtingen en verenigingen. Het vliegveld is voornamelijk in gebruik voor kleine zakenluchtvaart en vluchten met een recreatief karakter. Daarnaast wordt het vliegveld gebruikt door onderhoudshelikopters naar windmolenparken op de Noordzee, de traumahelikopter (Lifeline), Search and Rescue (SAR) helikopters, politiehelikopters, milieu-inspecties en helikopters van Gasunie die de gasleidingen in de omgeving controleren.

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

Het vliegveld heeft een eigen luchthavengebouw, van waaruit radiocontact met de vliegtuigen wordt onderhouden. Daarin zijn tevens de directie en administratie gehuisvest. In het ontvangstgebouw is ook een horecagelegenheid aanwezig. Op het luchthavengebouw is een kleine opbouw aanwezig, welke dienst doet als luchtverkeerstoren.

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



Afbeelding 2.4.: Huidige situering diverse landingspunten Vliegveld Midden-Zeeland (bron: Google Maps)



Afbeelding 2.5.: Vliegveld Midden-Zeeland, impressie vanaf het zuidwesten richting Sluis De Piet (bron: Google Maps)



Afbeelding 2.6.: Bestaand luchtvaartgebouw Vliegveld Midden-Zeeland met opbouw (bron: Google Maps)

Plangebied

Het plangebied omvat het totale vliegveldterrein van Vliegveld Midden-Zeeland op grondgebied van de gemeente Middelburg. Het nieuwe bouwvlak bestaat grofweg uit de bestaande bebouwing langs de Calandweg, grasland langs de kreek en het westelijk deel van de huidige landingsbaan (afbeelding 2.4). Het plangebied loopt aan de westzijde tot de kadastrale grens, evenwijdig aan de watergang. Buiten de bebouwing zijn de gronden momenteel ingericht als grasland, behorend bij het luchtvaartterrein. Ook de (halfverharde) start- en landingsbaan heeft een groene uitstraling.



Afbeelding 2.7.: Vliegveld Midden-Zeeland, vanaf de Calandweg naar de entree van het vliegveld en met verderop diverse bedrijven (bron: Google maps)

2.2 Ontwikkelingen

2.2.1 Algemeen

Het bestemmingsplan maakt globaal drie wijzigingen mogelijk ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.

Ad 1.

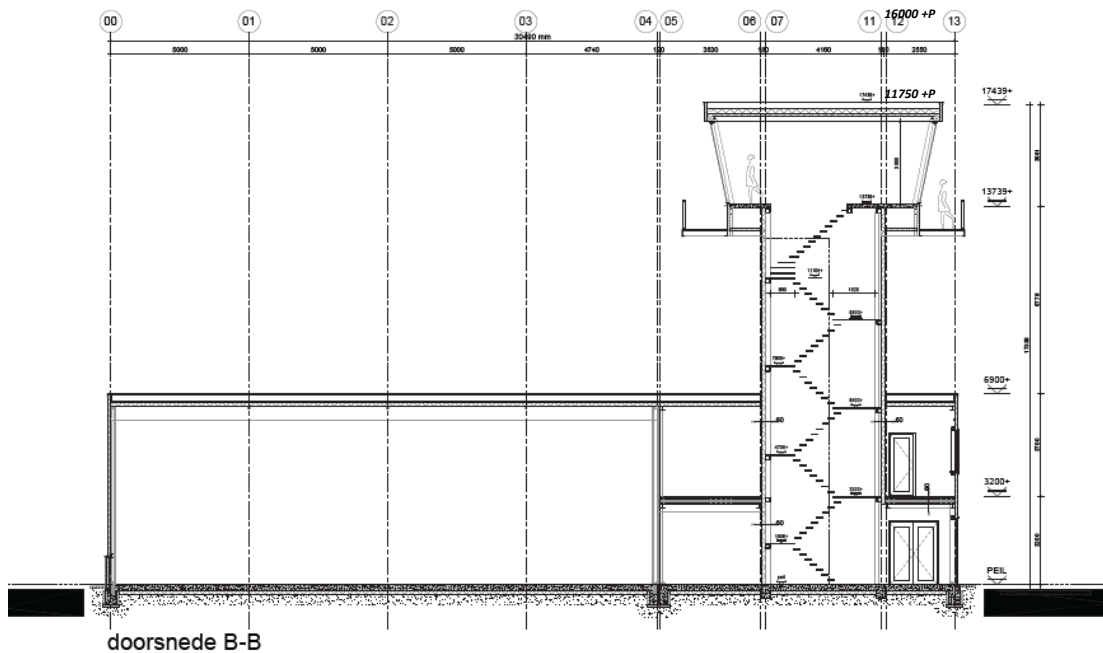
Het voornemen is om het bestaande bouwvlak van Vliegveld Midden-Zeeland uit te breiden. Het maximaal toegestane oppervlak aan bebouwing blijft ongewijzigd, maar met de uitbreiding van het bouwvlak kunnen de resterende bouwmogelijkheden ook aan de westzijde van het vliegveldterrein worden ingevuld. De oeverzone langs de kreek wordt over een breedte van circa 20 meter bestemd voor natuur, en blijft vrij van bebouwing en zodoende bereikbaar voor onderhoud aan de kreek.



Afbeelding 2.9.: Bestemming Natuur aan de westzijde van het plangebied

Ad 2.

Er bestaan plannen om het luchthavengebouw te vernieuwen met meer ruimte voor horeca, directie en administratie. Deze bebouwing past binnen het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' (2009). Echter wordt ook de luchtverkeerstoren vernieuwd. De huidige toren is beperkt in hoogte en heeft geen 360° zicht. Om vanuit een overzichtelijke positie het radiocontact met de vliegtuigen te onderhouden, is een nieuwe toren gewenst (afbeelding 2.10 en bijlage 4). Vooruitlopend op de voorliggende bestemmingsplanwijziging verleenden burgemeester en wethouders hiervoor op 6 maart 2024 een omgevingsvergunning (kenmerk D490336). Het ontwerp voor deze toren is hoger dan in het voorgaande bestemmingsplan is toegestaan. Met voorliggend plan wordt de maximaal toegestane bouwhoogte verhoogd, namelijk van 15 naar 17,5 meter.



Afbeelding 2.10.: Doorsnede nieuw luchtvaartgebouw met verkeerstoren Vliegveld Midden Zeeland, bron: *Bouwkundig Buro Laban B.V.*, 25 september 2023

Ad 3.

Aan de oostzijde van de bebouwingsstrook aan de Calandweg staan twee gebouwen (huisnummers 62 en 64), die in gebruik zijn door luchthaven-gerelateerde bedrijven. Het betreft de stallingsplaatsen van twee vliegscholen. Parkeren vindt plaats nabij deze bedrijfsgebouwen. De gebouwen zijn in het verleden middels een omgevingsvergunning mogelijk gemaakt, maar aan de gronden is in het voorgaande bestemmingsplan, om niet meer te achterhalen redenen, geen bouwvlak toegekend (afbeelding 2.11).

Met dit bestemmingsplan worden de gebouwen voorzien van een bouwvlak. De bijbehorende maximale goot- en bouwhoogtes zijn en blijven gelijk aan die van de overige luchthaven gerelateerde gebouwen langs de Calandweg, namelijk resp. 7 en 10 meter. Hiermee worden de gronden voorzien van een passende juridisch-planologische regeling.



Afbeelding 2.11.: Luchtfoto met bouwvlak uit bestemmingsplan 'Buitengebied' (2009). In rood de bebouwing buiten het bouwvlak. Bron: KuiperCompagnons, juni 2023

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Planmethodiek

Dit bestemmingsplan heeft de vorm van een 'globaal eindplan'. Dit betekent dat in het plan directe bestemmingen zijn opgenomen, op grond waarvan een directe bouwtitel geldt. De bestemmingen hoeven dus niet eerst nog uitgewerkt of gewijzigd te worden. De belangrijkste bestemming "Verkeer - Luchtvaart" is globaal van aard. Er is een groot vlak bestemd voor luchtvaartverkeer en bijbehorende voorzieningen. Gebouwen mogen vrij binnen het opgenomen bouwvlak worden gerealiseerd. Hierbij gelden per type gebouwen, bouwwerken of andere voorzieningen maatvoeringseisen die betrekking hebben op de goot- en bouwhoogte, inhoud en/of oppervlakte.

2.3.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

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

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

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna worden de in het plan opgenomen artikelen nader toegelicht.

Bestemming “Verkeer - Luchthaven”

Het vliegveldterrein is net als in het voorgaande bestemmingsplan voorzien van de bestemming “Verkeer - Luchthaven”. De gronden zijn bedoeld voor luchtvaartverkeer en -vervoer, luchtvaart-gerelateerde bedrijven (waaronder horeca tot en met maximaal categorie 1b van de staat van horeca-activiteiten) en bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen en laad- en losvoorzieningen.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak, dat is aangegeven op de verbeelding. Het bestaande bouwvlak is ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan aan de westzijde uitgebreid. De gezamenlijke oppervlakte aan gebouwen bedraagt ten hoogste 17.650 m². Deze oppervlakte is ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan. Daarnaast is voor de bestaande bebouwing aan de oostzijde ook een bouwvlak opgenomen, zodat deze gronden zijn voorzien van een passende juridisch-planologische regeling.

Voor diverse gebouwen en bouwwerken (zoals de bedrijfsgebouwen, de luchtverkeerstoren en bedrijfswoningen) zijn goot- en/of bouwhoogtes en enkele inhoudsmaten van toepassing. Deze maatvoering is ongewijzigd gebleven, behoudens de luchtverkeerstoren. De maximale hoogte van deze toren is aangepast van 15 naar 17,5 meter.

Verder is opgenomen dat rondstralende verlichting aan gebouwen, langs wegen en op parkeerplaatsen die op de bestemming Natuur is gericht of daarnaar uitstraalt, als strijdig gebruik geldt. Dit om versterking van de natuurzone door verlichting te voorkomen.

De bestemming bevat ten slotte een voorwaardelijke verplichting voor bodemonderzoek. Een omgevingsvergunning voor de bouw van gebouwen en bouwwerken zal pas worden verleend indien uit (nader) onderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie.

Bestemming “Natuur ”

De bestemming ‘Natuur’ is opgenomen voor de gronden ten westen van het bouwvlak, nabij de kreek. De bestemming sluit aan op de natuurbestemming uit het aangrenzende bestemmingsplan ‘Middelburg Buitengebied’, met dien verstande dat geen extensieve dagrecreatie wordt toegestaan. De bouwmogelijkheden binnen deze bestemming zijn beperkt. De gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden, bestaande uit bosgebied, grasland met bijzondere vegetatie, kavelgrensbeplanting, weidevogels en struweelvogels.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

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

Anti-dubbelregel

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan

plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Algemene bouwregels

In dit artikel is bepaald dat bestaande bebouwing, bestaande afmetingen en bestaande bebouwingspercentages, die afwijken van het bepaalde in hoofdstuk 2, tevens als toelaatbaar worden beschouwd. Verder is bepaald dat in specifieke gevallen geringe overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, kan plaatsvinden. Dit kan het geval zijn bij ondergeschikte bouwdelen of bouwwerken ten dienste van nutsvoorzieningen, tot een bepaalde maatvoering.

Algemene gebruiksregels

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

Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels worden regels gesteld ten behoeve van gebiedsaanduidingen. In voorliggend plan betreft dit vrijwaringszones die zijn opgenomen voor luchtvaartverkeer, waarbij diverse maximale bouwhoogtes van toepassing zijn. Binnen de aanduiding 'luchtvaartverkeerszone – 1' mogen geen geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd. Deze aanduidingen zijn één op één overgenomen uit het voorgaande plan.

Op 27 september 2024 besloten Provinciale Staten tot aanpassing van het luchthavenbesluit voor de rotatie van de start- en landingsbaan. Hierdoor veranderen de geluids- en veiligheidscontouren en hoogtebeperkingen rondom het vliegveld. Op dezelfde datum is ook een provinciaal inpassingsplan vastgesteld, waarmee wordt beoogd om deze contouren ook planologisch te wijzigen. Het inpassingsplan is nog niet onherroepelijk. Een deel van het vergrote bouwvlak kan pas worden benut na inwerkingtreding van het inpassingsplan, maar de vaststelling van het bestemmingsplan hoeft daarop niet te wachten. In artikel 7.4 is daarom een voorwaardelijke bepaling opgenomen, waarin is bepaald de vrijwaringszones in dit plan komen te vervallen op het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden. Vanaf dat moment gelden de vrijwaringszones op grond van het inpassingsplan.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of ondergeschikte overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen ten behoeve van een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken of als gevolg van de werkelijke toestand van het terrein.

Algemene wijzigingsregels

In dit artikel worden algemene gevallen aangegeven waarvoor het bestemmingsplan gewijzigd kan worden. Het gaat hierbij met name om ondergeschikte overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen ten behoeve van een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken of als gevolg van de werkelijke toestand van het terrein.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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

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

3.3.3 Geometrische plaatsbepaling

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

3 Ruimtelijke Ordening

In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan diverse beleidskaders op nationaal, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Voor wat betreft ruimtelijke aspecten is de toetsing toegespitst op de gronden van de gemeente Middelburg waar de ontwikkelingen (en daarmee de wijziging van enkelbestemmingen) plaatsvindt.

3.1 Kader en onderzoek

3.1.1 Nationaal beleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Doorwerking in het plangebied

Voorliggend plan ziet toe op een beperkte uitbreiding van het bouwvlak op Vliegveld Midden-Zeeland. Er wordt met dit plan geen toename aan bebouwingsoppervlakte beoogd. Ook wordt er geen capaciteit toegevoegd of een wijziging aangebracht in (verdeling van) het vliegverkeer. De huidige werking van het vliegveld blijft in tact. Dit past binnen de nationale belangen zoals geformuleerd in de NOVI en de Luchtvaartnota 2020-2050.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

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

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

Doorwerking in het plangebied

Voor de beoogde ontwikkeling van Vliegveld Midden-Zeeland zijn op basis van de SVIR geen specifieke kaders gesteld.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

Doorwerking in het plangebied

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

Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6. Bro)

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

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

Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking

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

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

Toetsing en conclusie

Voorliggend plan ziet toe op een beperkte uitbreiding van het bouwvlak op Vliegveld Midden-Zeeland. De gronden zijn reeds bestemd voor een luchtvaartterrein met bijbehorende voorzieningen. Er wordt met dit plan geen toename aan bebouwingsoppervlakte mogelijk gemaakt. Daarmee vindt geen significante wijziging plaats en blijft de aard en omvang van de ontwikkeling beperkt. Er is derhalve geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Toetsing aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking is niet benodigd.

Wet luchtvaart

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

Naast de nationale luchthavens zijn er ook luchthavens van regionale betekenis. Deze luchthavens vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincies. De provincie is bevoegd aanvullende eisen te stellen aan luchthavens van regionale betekenis. Deze aanvullende eisen zijn voor het vliegveld Midden-Zeeland vastgelegd in een Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zie paragraaf 3.1.2), hierna: luchthavenbesluit. Met een luchthavenbesluit bepaalt de provincie onder meer hoeveel gebruikruimte een regionale luchthaven krijgt. Provincies zijn verder verantwoordelijk voor het toezicht op luchthavens van regionale betekenis. Het vliegveld Midden-Zeeland is een luchthaven van regionale betekenis. De voorbereiding en benodigde rapporten rondom de wijziging van het luchthavenbesluit voor de baanrotatie zijn in nauw overleg met de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD) en de Provincie uitgevoerd.

Doorwerking in het plangebied

Vliegveld Midden-Zeeland is een luchthaven van regionale betekenis. Voorliggend plan voorziet geen wijzigingen in de operationele kaders van Vliegveld Midden-Zeeland. Het luchthavenbesluit, dat de operationele kaders voor Vliegveld Midden-Zeeland regelt, blijft onverminderd van kracht. De geldende geluids- en veiligheidscontouren van het vliegveld zijn opgenomen op de verbeelding van het voorliggende bestemmingsplan. Bebouwing dient te voldoen aan de opgenomen hoogtebepalingen. Het eerder genoemde inpassingsplan is nog niet onherroepelijk. De daaruit voortvloeiende geluids- en veiligheidscontouren en hoogtebepalingen zijn dus nog niet geldend. Door de directe doorwerking van het inpassingsplan gelden na onherroepelijk worden hiervan de daaruit voortvloeiende contouren en bepalingen en dient (nieuwe) bebouwing dan daaraan te voldoen. Verder mogen geen geluidsgevoelige gebouwen worden opgericht. Voorliggend plan voorziet hier niet in. De contouren vormen zodoende geen belemmering voor de ontwikkeling van voorliggend plan.

3.1.2 Provinciaal beleid

Zeeuwse Omgevingsvisie 2021

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet stelt een provinciale omgevingsvisie en een provinciale omgevingsverordening verplicht. Het gaat daarbij om één integrale omgevingsvisie en omgevingsverordening voor de gehele fysieke leefomgeving voor het provinciale grondgebied. De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval (artikel 1.2 Ow): bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed, werelderfgoed en activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving.

In de Omgevingsvisie legt de Provincie Zeeland al haar doelen en ambities voor de lange termijn vast. In de Omgevingsvisie worden verschillende onderwerpen benoemd, zoals wonen, landbouw en circulaire economie, maar bijvoorbeeld ook cultureel erfgoed, recreatie en leefbaarheid. De huidige, geldende Zeeuwse Omgevingsvisie is op 1 januari 2025 in werking getreden.

In de Omgevingsverordening Zeeland wordt het beleid uit de Zeeuwse Omgevingsvisie vervolgens verankerd. De Omgevingsverordening Zeeland komt verderop in deze paragraaf aan bod.

Luchtvaart

Vliegveld Midden-Zeeland is als regionaal vliegveld belangrijk voor recreatie, de economie en werkgelegenheid. Hiervoor is een luchthavenbesluit genomen (zie ook 3.1.1 onder Wet luchtvaart). Dit vliegveld geeft ruimtelijke hoogtebeperkingen als gevolg van aan- en afvliegroutes en

beperkingen vanwege geluid en externe veiligheid. Naast dit vliegveld zijn er in Zeeland nog een aantal helikopterhavens, waarvoor ook een luchthavenbesluit nodig is, en twee zweefvliegvelden (Burgh Haamstede en Axel) die onder een luchthavenregeling vallen.

Subdoel 8: Reguleren van luchtvaartterreinen

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

Vliegvelden en luchtvaart

Vanaf vliegveld Midden-Zeeland wordt per helikopter naar offshore windmolenparken gevlogen. In het algemeen geldt dat helikopters en vliegtuigen niet onnodig over stedelijk gebied mogen vliegen. In de Omgevingsverordening Zeeland is de juridische doorvertaling van bovenstaand beleid verankerd. Dit kader wordt in de subparagraaf hierna behandeld.

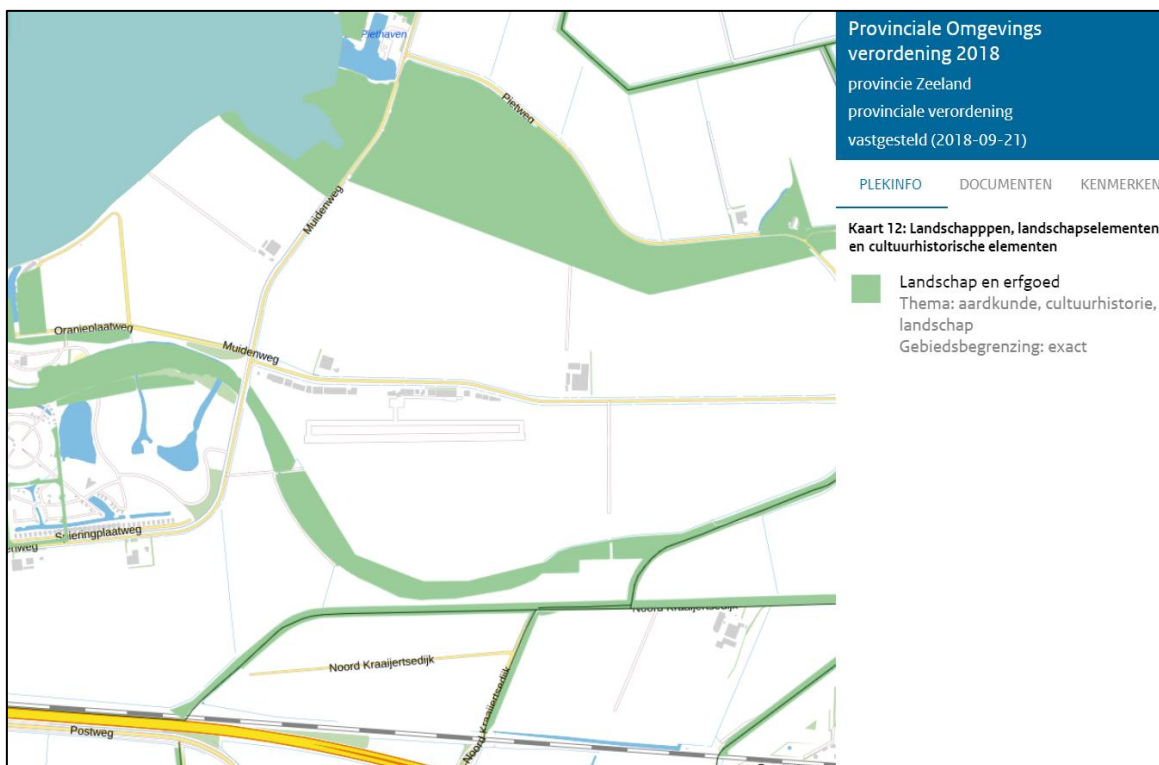
Doorwerking in het inpassingsplan

Voorliggend plan ziet toe op een beperkte uitbreiding van het bouwvlak op Vliegveld Midden-Zeeland. De gronden zijn reeds bestemd voor een luchtvaartterrein met bijbehorende voorzieningen. Er wordt met dit plan geen toename aan bebouwingsoppervlakte mogelijk gemaakt. Bovendien ziet het plan niet toe op de operationele kaders van het vliegveld, zoals de vliegbewegingen. Zoals blijkt uit de navolgende hoofdstukken, is geen sprake van belangrijke nadelige effecten op het milieu. Het plan is zodoende niet in strijd met de Zeeuwse Omgevingsvisie.

Omgevingsverordening Zeeland

In de Zeeuwse Omgevingsverordening is het beleid uit de Zeeuwse Omgevingsvisie verankerd. De meest recente actualisatie van de Omgevingsverordening provincie Zeeland is op 18 juni 2025 in werking getreden. Echter, dit bestemmingsplan is vóór inwerkingtreding van de Omgevingswet in procedure gebracht. Op grond van artikel 4.3 van de Invoeringswet Omgevingswet (IwOw) geldt dat het “oude recht” (inclusief provinciale verordeningen van vóór 1 januari 2024) blijft gelden voor aanvragen of verzoeken die vóór die datum zijn ingediend. Daarom is voor dit bestemmingsplan de verordening zoals die op 31 december 2023 gold, vlak voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet, van toepassing.

De geldende kaders voor dit bestemmingsplan zijn dan ook opgenomen in de omgevingsverordening provincie Zeeland 2018 (actualisatieplan 12) welke op 29 juni 2023 in werking is getreden. In de verordening staan de (juridische) regels als doorvertaling van het beleid uit de visie. Relevant voor het plan zijn de volgende regels:



Afbeelding 3.1.: uitsnede kaart 12: Landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische elementen (bron: Omgevingsverordening Provincie Zeeland)

Kaart 12: Landschappen, landschapselementen en cultuurhistorische elementen

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

De aanwezige landschappelijke elementen en groenstructuren zijn op kaart 12, behorend bij de Omgevingsverordening Zeeland 2018, aangemerkt als karakteristiek landschap (afbeelding 3.1). In de toelichting bij een bestemmings- of inpassingsplan waarin wijzigingen plaatsvinden in deze groenstructuren, dient te worden aangetoond dat er geen significante vermindering plaatsvindt van de oppervlakte of samenhang tussen de gronden (of elementen, in het geval die aanwezig zijn). Als er op de aangewezen landschappelijke gronden ander grondgebruik wordt voorzien, mag in brede zin geen aantasting en vermindering plaatsvinden ten opzichte van het voorafgaande bestemmingsplan.

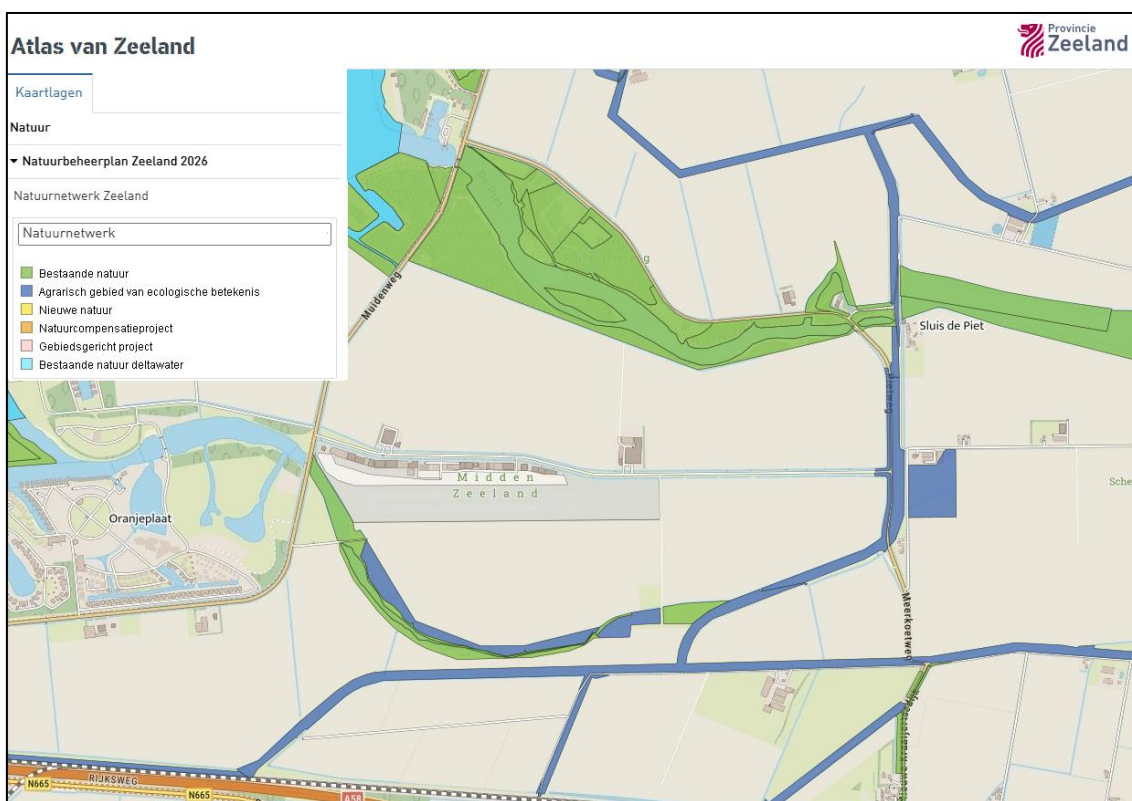
Doorwerking in het plangebied

De plek waar de bestemmingswijziging (het nieuwe bouwvlak) plaatsvindt is niet aangemerkt als specifiek waardevol onderdeel van de landschappelijke structuur in de omgeving. Daarmee is geen sprake van aantasting van het landschap. Het open, agrarisch landschap ter hoogte van het vliegveldterrein draagt wel bij aan het contrast tussen de diverse landschappelijke lijnen en vlakken in de buurt, zoals de oevers van de Lemmerkreek en natuurgebied de Piet. Door de bebouwing te clusteren aan de westzijde van het plangebied, blijft het vliegveldterrein overwegend groen en wordt verspreide bebouwing in het open gebied voorkomen. Bovendien draagt de nieuwe bebouwing bij aan het voorkomen van verrommeling op het vliegveldterrein.

Afwegingszone natuurgebieden

Op basis van artikel 2.27 Afwegingszone natuurgebieden geldt voor gronden die zijn gelegen binnen 100 meter rond bestaande natuurgebieden niet zijnde binnendijken, zoals aangegeven in bijlage 9 (kaart 'bestaande natuurgebieden') dat in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving wordt gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met de wezenlijke kenmerken en waarden van de natuurgebieden en wordt aannemelijk gemaakt dat geen onevenredige aantasting van de bedoelde kenmerken en waarden plaatsvindt.

De begrenzing van de gebieden die tot het Natuurnetwerk Zeeland behoren zijn tevens opgenomen in de kaart Natuur en Landschap, behorend bij de Atlas van Zeeland (afbeelding 3.2). Aan de noordwestzijde van het plangebied ligt natuurgebied de Piet, en aan de zuidwestzijde is een krekensstructuur aanwezig. Deze gebieden zijn op kaart 9 bij de Omgevingsverordening Zeeland 2018 aangemerkt als bestaande onderdelen van het Natuurnetwerk Zeeland.



Afbeelding 3.2.: uitsnede kaart Natuur ter hoogte van het plangebied (bron: Atlas van Zeeland, Provincie Zeeland)

Het huidige bouwvlak beperkt zich aan de westzijde tot de Calandweg/Muidenweg en op enige afstand van de kreek aan de zuidwestzijde van het vliegveld (bestaande natuur). De voorgenoemen uitbreiding van het bouwvlak vindt niet plaats op gronden die tot deze natuurgebieden behoren, maar strekt zich wel uit naar het zuiden en komt derhalve dichterbij de kreek dan in de huidige situatie. Er moet worden onderbouwd dat verstoring door bijvoorbeeld licht, geluid en beweging op de kreek waar mogelijk wordt beperkt en dat geen onevenredige aantasting van de aanwezige natuurwaarden.

Verstoring door licht

De uitbreiding van het bouwvlak strekt zich uit richting het zuiden, in de nabijheid van de kreek. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot toename van nachtelijke lichtemissie, aangezien het vliegveld uitsluitend gebruikt wordt onder VFR-condities (Visual Flight Rules). Dit betekent dat er uitsluitend tijdens daglicht wordt gevlogen; in de avond en nacht vinden geen vliegactiviteiten plaats. Ook autoverkeer op het terrein vindt vrijwel uitsluitend plaats tijdens daguren, waardoor verstoring van fauna door koplamplicht in de praktijk feitelijk niet aan de orde is.

De permanente stalling van de SAR-helikopter is in het nieuwe bouwvlak geprojecteerd. De bemanning van de SAR-helikopter werkt in ploegendiensten van drie keer 24 uur, waarbij ploegwissels plaatsvinden om 12.00 uur 's middags. Hierdoor is geen sprake van nachtelijk verkeer op of rond het terrein. Per saldo is er, noch in de huidige, noch in de toekomstige situatie sprake van lichtverstoring van vogels of andere fauna door koplampen of andere bronnen van kunstlicht.

Bij de nieuw te realiseren loodsen worden uitsluitend afgeschermd, naar beneden gerichte en energiezuinige armaturen toegepast. Verlichting aan de (zuid)westzijde van de nieuw te realiseren loodsen wordt bovendien gereguleerd met bewegingssensoren, zodat strooilicht naar de omgeving, met name richting de kreekzone, wordt voorkomen.

Ten aanzien van het voorkomen van lichthinder gelden de volgende concrete uitgangspunten die worden meegegeven bij vergunningverlening:

1. Zorg ervoor dat het licht zoveel mogelijk op het gewenste object of de gewenste zone schijnt;
2. Voorkom overbodige verlichting;
3. Hou het vermogen van de lamp zo laag mogelijk en gebruik energiezuinige lampen en aangepaste verlichtingstoestellen;
4. Het verlichtingsniveau hoeft niet altijd even hoog te zijn: gebruik beheersystemen en bewegingsmelders;
5. Doof de verlichting wanneer het niet noodzakelijk is of geen zin heeft;
6. Hou rekening met andere vormen van verlichting die aanwezig zijn;
7. Kies een verlichtingstoestel dat de lichtbron zo goed mogelijk afschermt;
8. Vermijd direct zicht op de lamp;
9. Vermijd lichtbronnen die boven de horizontale as schijnen;
10. Laat het licht waar mogelijk van boven naar beneden schijnen;
11. Verlicht gelijkmatig.
12. Verlichting aan de zijde van de kreek (zuidwestzijde van de bebouwing) mag alleen met bewegingssensoren worden gebruikt en is uitsluitend naar beneden gericht (geen rondstralende verlichting).

Verstoring door geluid

De uitbreiding van het bouwvlak leidt niet tot een wijziging van de aard of intensiteit van het gebruik van het vliegveld. De loodsen dienen uitsluitend voor de stalling van vliegtuigen en de SAR-helikopter en hebben geen invloed op het aantal vliegbewegingen of de gebruiksuren van het vliegveld. Er worden geen nieuwe geluidsbronnen toegevoegd die buiten het bestaande gebruikspatroon vallen.

Aangezien het vliegveld niet in de nacht wordt gebruikt en er geen 24-uursactiviteiten plaatsvinden, is geluidshinder voor fauna in de avond- en nachtperiode uitgesloten. Daarmee is geen sprake van een onevenredige aantasting van de aanwezige natuurwaarden door geluid.

Verstoring door beweging

De nieuw te realiseren loodsen dienen voor het overdekt stallen van vliegtuigen en de SAR-helikopter. Deze functie draagt bij aan een meer geordend en geconcentreerd gebruik van het terrein en voorkomt verspreide opslag of stalling in de open lucht. De uitbreiding leidt niet tot een toename van verkeersbewegingen; het aantal vliegbewegingen en de daarmee samenhangende activiteiten blijft gelijk aan de bestaande situatie.

Omdat uitsluitend overdag wordt gevlogen en autobewegingen vrijwel uitsluitend beperkt blijven tot de dagperiode, is geen sprake van verstoring van vogels of andere fauna in de avond- en nachturen. Ter bescherming van de kreekzone wordt bovendien een strook met natuurbestemming (circa 20 meter breed) opgenomen, evenwijdig aan de kreek, zodat verdere bebouwing richting het natuurgebied wordt uitgesloten. Daarmee wordt de natuurlijke overgang tussen het vliegveld en het natuurgebied behouden en versterkt.

Gezien voorgaande kan worden gesteld dat het plan geen afbreuk doet aan de bestaande natuurwaarden rond het vliegveld. Het plan is niet in strijd met artikel 2.27 van de Omgevingsverordening Zeeland 2018.

Landschap en erfgoed

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

Aan de zuid- en zuidwestzijde van het vliegveld ligt een krekensstructuur. Deze structuur is aangewezen als bestaand natuurgebied. Op deze gronden vindt geen wijziging plaats. Er gaat met voorliggend plan geen oppervlakte aan natuurgebied verloren. Door eenzelfde inrichting van het vliegveldterrein te hanteren, met een compacte bebouwingsstructuur aan de Calandweg, blijft de inrichting en samenhang van het landschap zoveel mogelijk in tact. Dit zorgt ervoor dat de landschappelijke structuur in de omgeving niet onevenredig wordt verstoord. Met het borgen van een natuurbestemming aan de westzijde van het vliegveld wordt gezorgd voor een landschappelijke inpassing van het vliegveldterrein.

Conclusie

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

Luchtvaartverordening Zeeland

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

Provinciale Staten van de provincie Zeeland hebben op 16 december 2011 de Luchtvaartverordening Zeeland vastgesteld. Deze verordening is in werking getreden op 25 januari 2012. De Luchtvaartverordening bevat regels ten behoeve van het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit voor een luchthaven gelegen in de provincie Zeeland. Daarnaast bevat de verordening regels die noodzakelijk zijn voor het houden van toezicht op de luchthaven conform de Wet luchtvaart (zie paragraaf 3.1.1).

Luchthavenbesluit

Voor luchthavens die meer dan twaalf dagen per jaar worden gebruikt, is een luchthavenbesluit van de provincie nodig. Een luchthavenbesluit is nodig als er milieueffecten (geluid en externe veiligheid) buiten het luchthaventerrein zijn. De gebruiksruijnte voor luchthaven Midden-Zeeland is vastgelegd in de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zie paragraaf 3.1.1).

Op 10 juli 2020 stelden Provinciale Staten een wijziging van de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland vast. Deze verordening trad op 15 november 2021 in werking. Voor de gewenste rotatie van de start- en landingsbaan van het vliegveld is een wijziging van de verordening vereist. Provinciale Staten stelden deze op 27 september 2024 vast. Op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan was de gewijzigde Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland nog niet onherroepelijk. Pas nadat deze verordening onherroepelijk is geworden kan het op 27 september 2024 eveneens door Provinciale Staten vastgestelde inpassingsplan onherroepelijk worden, waarna de directe planologische doorwerking van het inpassingsplan wordt geëffectueerd, zij het dat tegen het provinciale inpassingsplan beroep is ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland zijn tevens de beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet luchtvaart vastgelegd. Deze beperkingsgebieden bestaan uit de volgende contouren:

- de 10-5 en 10-6 plaatsgebonden risicocontouren;
- de geluidscontour 56 dB(A) Lden;
- de contouren ter aanduiding van de veiligheidsgebieden;
- een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid.

Doorwerking in het plangebied

De beperkingsgebieden liggen gedeeltelijk over het bouwvlak van Vliegveld Midden-Zeeland. In paragraaf 7.5 wordt hier nader op ingegaan. De contouren van de beperkingsgebieden zijn overgenomen op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan. Bovendien is de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland leidend. Daarmee vormen de beperkingsgebieden geen belemmering voor voorliggend plan.

Tevens heeft de exploitant van het Vliegveld Midden-Zeeland bij de provincie Zeeland in mei 2020 een verzoek ingediend om de start- en landingsbaan van het vliegveld 22 graden tegen de klok in te roteren en 200 meter naar het oosten te verplaatsen. Ten behoeve hiervan dient de

provincie het luchthavenbesluit te wijzigen. Daarnaast heeft de baanrotatie gevolgen voor de planologische bepalingen. Dit betekent hoofdzakelijk dat ter hoogte van het bouwvlak de beperkingen worden versoepeld, doordat de nieuwe start- en landingsbaan verder van het bouwvlak komt te liggen. Er geldt op dat moment een maximale bouwhoogte van 45 meter op grond van het toekomstige luchthavenbesluit. Dit bestemmingsplan is reeds meer beperkt voor wat betreft maximale bouwhoogtes. Hiermee vormt het bestemmingsplan geen hinder voor de beoogde baanrotatie.

Rotatie van de start- en landingsbaan betekent dat in de gemeenten Goes en Middelburg de geluid- en veiligheidscontouren moeten worden aangepast aan de nieuwe ligging van de start-/landingsbaan. Ook zullen de contouren van de hoogtebeperkingen van de bestemmingsplannen in de gemeenten Borsele, Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Vlissingen en Veere aangepast moeten worden. De betrokken gemeenten hebben aan de provincie gevraagd om in plaats hiervan een inpassingsplan vast te stellen. Deze procedure is in 2023 gestart en heeft geleid tot vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten op 27 september 2024. Hiertegen is door twee appellanten beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De procedure voor dit inpassingsplan zal afzonderlijk van de procedure voor het voorliggende bestemmingsplan worden doorlopen, zie ook paragraaf 1.4.

Milieuprogramma Provincie Zeeland 2018 - 2022

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

Toekomstbestendige, bereikbare woon-, werk- en verblijfsomgeving

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

Doorwerking in het plangebied

In hoofdstuk 5 worden diverse milieuaspecten afgewogen. Er is geen sprake van milieukundige belemmeringen om de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk te maken. Voorliggend plan is in lijn met het Milieuprogramma van de Provincie Zeeland.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Middelburg 2050

In de omgevingsvisie zijn de strategische hoofdkeuzes van beleid, gericht op de fysieke leefomgeving, voor de langere termijn opgenomen. De omgevingsvisie is geen blauwdruk voor de toekomst, maar bepaalt wel de koers. Hiermee stelt de gemeente kaders voor toekomstige ontwikkelingen.

Voor de gemeente Middelburg liggen de grootste opgaven op het gebied van welzijn, wonen, beroepsbevolking, energietransitie en meer algemeen circulariteit en klimaatadaptatie en biodiversiteit.

De komende decennia wil de gemeente Middelburg haar kernwaarden, zoals het landschap, erfgoed, cultuur en infrastructuur, koesteren en versterken. Daarnaast zal Middelburg groeien: tot 2039 moeten nog ruim duizend extra woningen worden gebouwd om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen en moet fors worden geïnvesteerd in mobiliteit en economie. De gemeente hanteert drie principes om deze groei op een juiste en evenwichtige manier te sturen:

Centraal in de visie staan drie leidende principes:

1. Gezonde stad (en dorpen)
De nadruk ligt op het bevorderen van gezondheid, leefbaarheid en veerkracht. Dat betekent onder meer zorgen voor een klimaatadaptieve omgeving, natuurinclusieve opgaven, goede luchtkwaliteit, en een wijkgerichte aanpak waarbij bewoners betrokken worden.
2. Compacte stad (en dorpen)
Groei en ontwikkeling moeten op zo'n manier worden vormgegeven dat ruimte efficiënt wordt benut: binnenstedelijke verdichting, benutten van bestaande ruimte, en het beperken van uitbreiding in het open landschap.
3. Circulaire en groene stad (en dorpen)
Middelburg wil zich ontwikkelen tot een stad die circulair werkt, met hergebruik van materialen, sluitende grondstoffenkringlopen en een sterke groene drager — groen, water en biodiversiteit zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling.

Een gezonde stad is een stad waarin veel plek is voor ontmoeting, waarin de groene longen een hogere belevingswaarde, gebruikswaarde en ecologische waarde hebben gekregen. Het buitengebied blijft een open ruimte waar je diep het landschap in kan kijken. In een compacte stad wordt de ruimte multifunctioneel gebruikt en zijn er voldoende mensen per vierkante kilometer om voorzieningen en openbaar vervoer rendabel te maken. De derde hoofdkeuze bij 'evenwichtige groei', is toewerken naar een circulaire en groene stad. In 2050 is Middelburg voor 95% CO₂-neutraal.

Doorwerking in het plangebied

De omgevingsvisie doet geen specifieke uitspraken met betrekking tot vliegveld Midden-Zeeland of luchtvaart in het algemeen. Met de ontwikkeling wordt het bouwvlak weliswaar uitgebreid, maar dat gebeurt binnen de contouren van het bestaande vliegveldterrein. Hierdoor is geen sprake van nieuw ruimtebeslag. Bovendien draagt de ontwikkeling bij aan de toekomstbestendigheid van het vliegveld en daarmee ook de lokale en regionale economie. Zodoende is het plan niet in strijd met de Omgevingsvisie Middelburg.

Kwaliteitsatlas 2030

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

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

Ter plaatse van het Veerse Meer en het vliegveld is de 'goede ordening' beschreven als het zorgen voor ruimte voor luchtvaart en recreatie naast elkaar. Daarbij is het maken van heldere afspraken over de verdeling van de beschikbare ruimte (contouren) van belang. In het document staat vermeld dat Middelburg meewerkt aan het verkrijgen van een harde baan. Deze (uiteindelijk halfverharde) baan is inmiddels gerealiseerd. Verder is het beleid er op gericht het vliegveld qua gebruik minimaal in de huidige omvang in stand te houden. De kwaliteitsatlas is formeel gezien vigerend beleid, maar op een aantal punten inmiddels achterhaald. De gemeente is daarom bezig om een nieuwe visie op te stellen. Onder de noemer Middelburg2050 maakt de gemeente Middelburg samen met inwoners, ondernemers en andere overheden een gemeentelijke Omgevingsvisie, zoals bedoeld onder de Omgevingswet.

Doorwerking in het plangebied

De wijziging van het bouwvlak voorziet in een behoefte aan stallingsruimte voor het vliegveld. Hiermee wordt bijgedragen aan de instandhouding van het vliegveld in de huidige omvang. Het plan past binnen de kaders van de Kwaliteitsatlas.

3.2 Conclusie

Voorliggend plan is in lijn met het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie Zeeland en de gemeente Middelburg. Ten aanzien van het voorliggende bestemmingsplan worden vanuit het geldende Rijksbeleid geen specifieke uitspraken gedaan. Er wordt voldaan aan het provinciale beleid en de ontwikkeling is mogelijk op grond van de provinciale Omgevingsplan en de bijbehorende Omgevingsverordening. De veiligheidscontouren van het vliegveld blijven onverminderd van kracht en zijn opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Tot slot past de planvorming uit dit bestemmingsplan binnen de gemeentelijke beleidskaders.

4 Mobiliteit

4.1 Kader

4.1.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt onder andere de Nota Mobiliteit en vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's.

4.1.2 Gemeentelijk beleid

Wegbeheer Gemeente Middelburg 2017-2021

In de notitie 'Wegbeheer Gemeente Middelburg 2017–2021' zijn de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer opgenomen. De functie van het gemeentelijke openbare wegennet is het veilig, vlot en comfortabel verwerken van het verkeer. Wegen hebben daarmee een belangrijke economische en sociale taak in de samenleving. Daarnaast worden onderdelen van wegen steeds meer gebruikt als verblijfsgebied (wonen, winkelen, activiteiten, spelen) of als parkeermogelijkheid (van auto's, fietsen en dergelijke). Bij het ontwerp en de inrichting van de wegen wordt ook rekening gehouden met deze verkeersaspecten en worden verbeteringen aangebracht.

4.2 Onderzoek

Verkeersgeneratie

De uitbreiding van het bouwvlak aan de westzijde van het vliegveld zorgt planologisch gezien niet voor extra verkeersbewegingen van- en naar het vliegveld. De maximaal toegestane oppervlakte aan bebouwing wijzigt namelijk niet ten opzichte van het voorgaande plan: deze oppervlakte aan bebouwing, en daarmee de verkeersbewegingen, kan op grond van het bestemmingsplan 'Buitengebied' (2009) al worden gerealiseerd. De bebouwing wordt via een nieuwe inrit aangesloten op de Calandweg, net als bij de bestaande bedrijvigheid het geval is. De vliegtuigen die worden gestald, zullen direct over het gras richting de start- en landingsbaan worden getaxied.

De twee gebouwen aan de oostzijde van de bebouwingsstrook aan de Calandweg (huisnummers 62 en 64) worden met dit bestemmingsplan voorzien van een bouwvlak. De gebouwen hebben een gezamenlijk oppervlak van ca. 914 m². De bebouwing is momenteel in gebruik als stallingsplaats voor de vliegtuigen van twee vlieg scholen/rondvluchtbedrijven. De huidige inritten blijven

in tact en het aantal verkeersbewegingen neemt niet toe ten opzichte van de verkeersaantrekende werking van het huidige vliegveld. Ook de vliegbewegingen wijzigen niet significant en moeten binnen de bestaande normen uit het geldende luchthavenbesluit blijven.

Parkeren

De parkeervraag van het plan neemt als gevolg van voorliggend plan niet toe ten opzichte van de huidige situatie. De bebouwingsmogelijkheden nemen niet toe ten opzichte van het voorgaande plan. De nieuwe bedrijfsgebouwen zijn primair bedoeld voor opslag van vliegtuigen, onderhoud en reparatie en parkeren vindt plaats op eigen terrein. De twee gebouwen aan de oostzijde van de bebouwingsstrook aan de Calandweg (huisnummers 62 en 64) worden met dit bestemmingsplan voorzien van een bouwvlak. Deze bedrijven zijn momenteel al aanwezig en in gebruik, waarbij op de kadastrale percelen parkeerplaatsen in gebruik zijn.

4.3 Conclusie

De verkeersstructuur rondom het vliegveld wijzigt niet. De wegcapaciteit is toereikend voor het afwikkelen van de zeer beperkte toename aan verkeersstromen. Het plan leidt niet tot extra verkeersbewegingen. Op het vliegveldterrein zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

5 Ecologie

5.1 Kader

Wet natuurbescherming

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

Soortenbescherming

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

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

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

Gebiedsbescherming

Natura 2000

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

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN. In paragraaf 3.1.2. is het provinciaal beleid uitgebreider toegelicht.

5.2 Onderzoek

In februari 2023 is door GRAS Advies een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Aanleiding van dit onderzoek was de voorgenomen baanrotatie voor vliegveld Midden-Zeeland. Het onderzoeksgebied van dit rapport omvat echter ook de gronden waar de voorgenomen uitbreiding van het bouwvlak plaatsvindt. De belangrijkste conclusies uit het rapport zijn hieronder opgenomen, de volledige rapportage is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Soortenbescherming

Flora

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Gezien de huidige inrichting van het projectgebied en het regelmatige onderhoud van grasveld en bermen, is het niet aannemelijk dat beschermde plantensoorten in het projectgebied voorkomen.

Zoogdieren

Op enkele plaatsen zijn molshopen waargenomen. Ook kunnen soorten egel en algemene muisensoorten worden verwacht. Deze soorten zijn beschermd conform de Wet natuurbescherming 'andere soorten', maar staan ook in de categorie 'vrijgestelde soorten'. Dit houdt in dat bij uitvoering van de werkzaamheden een vrijstelling geldt voor deze soorten. Wel geldt te allen tijde de zorgplicht.

Haas en Konijn

Het projectgebied is geschikt als foerageer en leefgebied voor hazen en konijnen. Geadviseerd om nader onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van hazen en konijnen in het projectgebied. Dit onderzoek is uitgevoerd door GRAS Advies en komt verderop in deze paragraaf aan bod.

Kleine marterachtigen

Het projectgebied is matig geschikt als leefgebied voor kleine marterachtigen (bunzing, wezel en hermelijn). Sinds 2019 en 2020 staan bunzing, wezel en hermelijn niet meer op de vrijstellingslijst in de provincie Zeeland. Aangezien er weinig schuilmogelijkheden zijn in de vorm van struiken en bosschages, is de aanwezigheid van deze soorten vermoedelijk beperkt tot enkele passerende of kort foeragerende exemplaren. Een nader onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Het opstellen van een werkprotocol is geadviseerd om de juiste werkwijze te hanteren tijdens de werkzaamheden.

Vleermuizen

In het gebied zijn geen bomen met holtes of scheuren aangetroffen die groot genoeg en geschikt zijn als habitat voor vleermuizen. Het projectgebied is gezien de ligging in nabijheid van open water, bossen, gebouwen en open veld geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. Gelet op het open karakter van het projectgebied is een eventuele functie als vliegroute voor vleermuizen niet aannemelijk. Een nader onderzoek naar beschermde vleermuizen en/of een ontheffingsaanvraag is niet benodigd.

Jaarrond beschermde vogels

Tijdens het veldbezoek zijn bomen gecontroleerd en hierin zijn geen nesten aangetroffen van jaarrond beschermde soorten. De aanwezigheid van jaarrond beschermde vogels is niet aannemelijk.

Broedvogels

De bomen en bosschages zijn gecontroleerd en beoordeeld op aanwezige vogelnesten. Er zijn geen nesten aangetroffen. Het bramenstruweel is wel geschikt als broedbiotoop voor zangvogels. Daarnaast zijn de rietkragen geschikt als broedbiotoop voor riet- en watervogels en zijn tijdens het locatiebezoek waarnemingen gedaan van overvliegende en foeragerende vogels, waaronder gewone mantelmeeuw, zwarte kraai, grauwe gans, torenvalk, en blauwe reiger. Ook gebruiken diverse soorten zang-, riet- en watervogels het projectgebied als broedlocatie. Gedurende het broedseizoen mogen daarom geen werkzaamheden worden uitgevoerd die leiden tot een verstoring of vernietiging van de dieren en/of nesten van deze soortgroepen. Het broedseizoen ligt globaal tussen 15 maart en 15 juli, afhankelijk van de weersomstandigheden. Eerdere, maar ook latere broedgevallen zijn mogelijk. Deze 'broedgevallen buiten het broedseizoen om' zijn ook beschermd conform de Wet natuurbescherming. Een nader onderzoek naar beschermde vogels en/of een ontheffingsaanvraag is niet benodigd.

Reptielen

In het projectgebied zijn geen reptielen aangetroffen. Er zijn ook geen biotopen aangetroffen die geschikt zijn voor reptielen. Een nader onderzoek naar reptielen en/of een ontheffingsaanvraag is niet benodigd.

Vissen en Amfibieën

De watergangen langs de randen van het projectgebied zijn geschikt als biotoop voor vissen. Het is aannemelijk dat vissen in deze watergangen leven. Ook zijn deze watergangen geschikt als leef- en voortplantingsbiotoop voor amfibieën. Het is mogelijk dat enkele algemene soorten amfibieën het projectgebied gebruiken als leefomgeving en de watergangen gebruiken als broedbiotoop. Deze soorten zijn beschermd conform de Wet natuurbescherming 'Andere soorten', maar voor deze soorten geldt een provinciale vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Wel geldt te allen tijde de zorgplicht voor de uitvoerende partij. De watergangen blijven behouden en vallen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden. Een negatief effect van de voorgenomen werkzaamheden kan daarom uitgesloten worden, indien de zorgplicht in acht wordt genomen. Een nader onderzoek naar beschermde vissen en amfibieën en/of een ontheffingsaanvraag is niet benodigd.

Ongewervelden

Tijdens het veldbezoek zijn geen ongewervelden waargenomen. De kans op waarnemingen is gedurende de wintermaanden klein. Vanwege het ontbreken van de voor beschermde insecten benodigde specifieke habitats, is het niet aannemelijk dat dergelijke beschermde insecten in het projectgebied aanwezig zijn. Een nader onderzoek naar ongewervelden en/of een ontheffings-aanvraag is niet benodigd.

Ten slotte geldt te allen tijde de zorgplicht.

Nader onderzoek haas en konijn

Omdat het projectgebied bestaat uit agrarische percelen en grasland, en dit leefgebied is van haas en konijn moet er aanvullend onderzoek verricht worden naar de aanwezigheid van haas en konijn op deze percelen. Het aanvullend onderzoek is opgenomen als bijlage 3. De resultaten zijn hieronder beknopt toegelicht. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het door GRAS Advies opgestelde Toetsingskader Haas en Toetsingskader Konijn.

Haas

Het projectgebied en de directe omgeving is foerageer en leefgebied voor de haas. Er wordt aangenomen dat er in het leefgebied ook meerdere legers aanwezig zijn. Zodoende geldt het gehele leefgebied als zijnde leefgebied met vaste rust- of verblijfplaatsen. Het gaat hier niet om een essentieel leefgebied, aangezien er voldoende alternatieven aanwezig zijn in de directe omgeving. Omdat er wel vaste rust- en verblijfplaatsen van hazen worden vernietigd, is een ontheffing op de Wet natuurbescherming en het werken volgens een ecologisch werkprotocol nodig. In het protocol staat aangegeven op welke manier en binnen welke kaders gewerkt moet worden. Een van deze kaders is het werken buiten de kwetsbare periode van de haas.

Konijn

Er zijn geen konijnen waargenomen in het projectgebied en het onderzoeksgebied. De aanwezigheid van konijnen binnen het projectgebied zal beperkt zijn tot enkele passerende exemplaren. Negatieve effecten op konijnen als gevolg van de werkzaamheden zijn daarom niet aannemelijk. Negatieve effecten op het konijn kunnen voorkomen worden door te werken volgens een werkprotocol. In dit protocol staat aangegeven op welke manier en binnen welke kaders gewerkt moet worden.

Conclusie en advies

Gewezen wordt op het inzicht dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening moet worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van hazen en konijnen. Voor de haas houdt dat in dat een ontheffing op de Wet natuurbescherming dient te worden aangevraagd indien sprake is van eventuele vernietiging van vaste rust- en verblijfplaatsen.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Veerse Meer op ca. 800 m afstand van het projectgebied. Het projectgebied wordt van dit Natura 2000-gebied gescheiden door agrarisch gebied, waarvoor het

bestemmingsplan 'Waterpark Veerse Meer' is vastgesteld. Andere Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand (> 7 km) van het projectgebied.

Het projectgebied is niet direct zichtbaar vanuit omliggende Natura 2000-gebieden. Van optische verstoring van soorten in Natura 2000-gebieden is derhalve geen sprake. Gelet op de ligging van het projectgebied en de beperkte impact van de ingreep, kan verstoring van soorten in Natura 2000-gebieden door licht en geluid op voorhand worden uitgesloten. Een substantieel, negatief effect van de voorgenomen ontwikkelingen op de stikstofemissie en daarmee op Natura 2000-gebieden is niet op voorhand uit te sluiten en is daarom nader onderzocht middels een AERIUS berekening. De rapportage is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Resultaten stikstofberekening

Om de stikstofdepositie van het project te berekenen is de meest recente versie van de rekentool Aeries gebruikt. In dit onderzoek is beoordeeld of de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000-gebieden. In bijlage 2 is het onderzoek opgenomen. De berekeningen zijn in 2025 geactualiseerd. In bijlage 5 zijn de geactualiseerde AERIUS berekeningen opgenomen. De uitgangspunten zijn in basis ongewijzigd. Omdat sinds 2024 de zogenaamde 'koude start' in de berekeningen moet worden meegenomen is deze toegevoegd, waarbij worstcase is uitgegaan dat bij alle vertrekkende bewegingen sprake is van een koude start. Uit het onderzoek blijkt dat geen sprake is van een significante toename. Het aspect stikstof vormt derhalve geen belemmering

Uit de berekening wordt geconcludeerd dat met zekerheid kan worden gesteld dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van voorliggend plan. Dit betekent dat significant negatieve effecten op de instandhouding van die gebieden kunnen worden uitgesloten en dat de Wet natuurbescherming niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in dit project. Voor de bestemmingsplanprocedure gelden zodoende geen belemmeringen.

Natuurnetwerk Zeeland

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland. Het dichtstbijzijnde gebied behorende tot het Natuurnetwerk Nederland betreft de kreek direct grenzend ten zuidwesten en zuiden van het projectgebied. De betreffende watergang blijft behouden. Tussen de watergang en het plangebied is een natuurbestemming voorzien van circa 20 meter breed. Deze fungeert als ruimtelijke en landschappelijke buffer tussen de oevers van het water en het beoogde bouwvlak. In paragraaf 3.1.2. is het provinciaal beleid uitgebreider behandeld en getoetst, waarbij specifiek is ingegaan op eventuele gevolgen ten aanzien van beweging, geluid en licht. Korthedshalve wordt hier verwezen naar die paragraaf.

Gezien de aard van de voorgenomen ruimtelijke ingrepen en het feit dat de watergang behouden blijft, is een direct, nadelig effect op de in dit gebied aanwezige beschermde soorten niet aanneemelijk. Geconcludeerd wordt dat voorliggend bestemmingsplan niet leidt tot een onevenredige (significante) aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Zeeland.

5.3 Conclusie

Voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen is een ontheffing op de Wet natuurbescherming benodigd voor hazen en konijnen. Deze ontheffing wordt aangevraagd volgens de door GRAS Advies opgestelde toetsingskaders, die de provincie hanteert. Voor de riet- en watervogels geldt dat wanneer de werkzaamheden buiten de kwetsbare periode (15 maart t/m 15 juli, afhankelijk van de weersomstandigheden) plaatsvinden, een ontheffing op de Wet natuurbescherming voor uitvoering van de werkzaamheden niet is benodigd. Voor de overige soorten is geen ontheffing nodig. Wel wordt conform advies een werkprotocol opgesteld om verstoring van kleine marterachtigen te voorkomen. Effecten door stikstofdepositie zijn uitgesloten en er vindt geen onevenredige aantasting plaats op het Natuurnetwerk Zeeland.

6 Water

6.1 Wettelijk kader

Kaderrichtlijn Water (KRW)

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

Nationaal Bestuursakkoord Water

In 2003 sloten Rijk, Interprovinciaal Overleg, Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) en in 2008 is het akkoord geactualiseerd (NBW-actueel). Dit akkoord is te beschouwen als het bestuurlijke antwoord op het rapport WB21 (Waterbeheer 21e eeuw). In het akkoord zijn maatregelen afgesproken met als doel het watersysteem in 2015 'op orde' te hebben. In het bestuursakkoord zijn taakstellende afspraken opgenomen over veiligheid en wateroverlast. In het akkoord wordt wateroverlast aangepakt volgens het principe vasthouden, bergen en afvoeren.

Nationaal Waterplan

In 2015 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Belangrijke punten uit het nationaal waterplan zijn:

- Eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren;
- Hemelwater zo veel mogelijk afkoppelen, mits schoon (anders eerst zuiveren);
- Uitbreiding van verhard oppervlak zo veel mogelijk compenseren met hectares oppervlaktewater.

Met deze punten zal rekening gehouden worden bij de uitvoering van de plannen.

Waterwet

Met het Nationaal Waterplan is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet voegt acht bestaande waterbeheerwetten samen en regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Het nationale beleid betreffende bodem en grondwater is erop gericht bestaande verontreinigen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. De Wet gemeentelijke watertaken is onderdeel van de Waterwet. In deze Wet heeft de gemeente de zorgplicht gekregen voor:

- Het doelmatig inzamelen en verwerken van overtollig afvloeiend hemelwater;
- Het nemen van maatregelen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

In de Wet milieubeheer is de derde zorgplicht voor de gemeente opgenomen. De gemeente dient zorg te dragen voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater.

Watertoets

Het watertoetsproces is verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (2003). Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 is de wettelijk verplichte werkkingsfeer van het watertoetsproces beperkt tot bestemmingsplannen, inpassingsplannen, projectbesluiten en buitentoeepassingsverklaringen.

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

Waterbeheer 21^e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Omgevingsplan Zeeland 2018

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

Waterschap Scheldestromen: Waterschapsprogramma 2019-2023

Het waterschap Scheldestromen heeft in haar Waterschapsprogramma 2019-2023 de doelen voor de komende jaren beschreven. Het plan heeft deels een beschrijvende aard en geeft aan wat er is veranderd of gaat veranderen in de waterkeringszorg voor de periode 2016 tot en met 2020. Daarnaast functioneert dit plan ook als visiedocument voor het waterschap. Het grondwaterbeheer door waterschap Scheldestromen is gericht op duurzaam voorraadbeheer van het zoete grondwater, het zoveel mogelijk voorkomen van verdroging en het tegengaan van verzilting waarbij de kaders afhankelijk zijn van de functies van het water, de aard en de duur van de ontzekking dan wel infiltratie als de locatie daarvan.

Waterschap Scheldestromen: Waterschapsbeheerprogramma 2022-2027 (ontwerp)

Het waterschapsbeheerprogramma heeft de titel “Zeeuwse waterkeringen, wegen en watersystemen klaar voor de toekomst”. Het beschrijft wat het waterschap van 2022 tot en met 2027 wil bereiken, hoe ze dat willen doen en waarom. Steeds meer doelen kunnen alleen gerealiseerd

worden door goed samen te werken. Met andere partijen, maar ook binnen de organisatie. Daarbij past één nieuw Waterschapsbeheerprogramma, dat gaat over alle primaire programma's van het waterschap en de nadruk legt op datgene wat de programma's met elkaar verbindt. Daarbij past ook een document dat de omgeving centraal zet. Met specifiek aandacht voor thema's als duurzaamheid, innovatie, klimaatadaptatie en de Zeeuwse leefomgeving. Het waterschap wil een andere koers inslaan. Dat is nodig om klaar te zijn voor de toekomst; voor de extra opgaven die op ons af komen, maar die wel 'haalbaar en betaalbaar' moeten zijn.

Keur watersysteem Waterschap Scheldestromen 2012

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

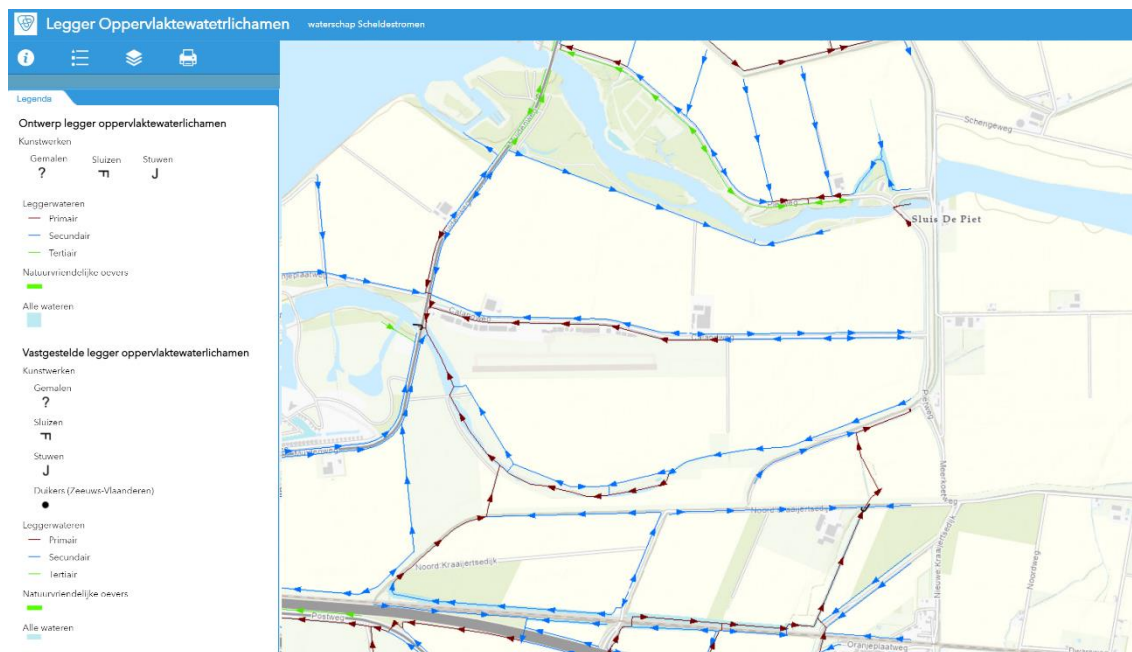
6.2 Onderzoek

Huidige situatie

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

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

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



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

Toekomstige situatie

Het oppervlakte aan bebouwing dat binnen de grenzen van het vliegveldterrein mogelijk is, wordt niet gewijzigd. De vergroting van het bouwvlak aan de westzijde van het vliegveld heeft alleen als gevolg dat deze bebouwing ook op deze gronden kan worden geplaatst. De uitbreiding van het bouwvlak heeft niet als gevolg dat er wateren aangepast moeten worden en bij de realisatie van de bebouwing wordt niet op een dergelijke diepte gegraven te worden dat het grondwater aange- tast wordt. De bebouwing aan de oostzijde van het vliegveldterrein is feitelijk al aanwezig. Hier zijn geen aanpassingen voorzien. Er is dan ook geen significant effect op het (grond)water ter plaatse. Conform de Waterschapsverordening wordt in het plan rekening gehouden met een on- derhoudsvrije strook van 7 meter vanaf de watergang aan de zuidwestzijde van het vliegveld.

Peil

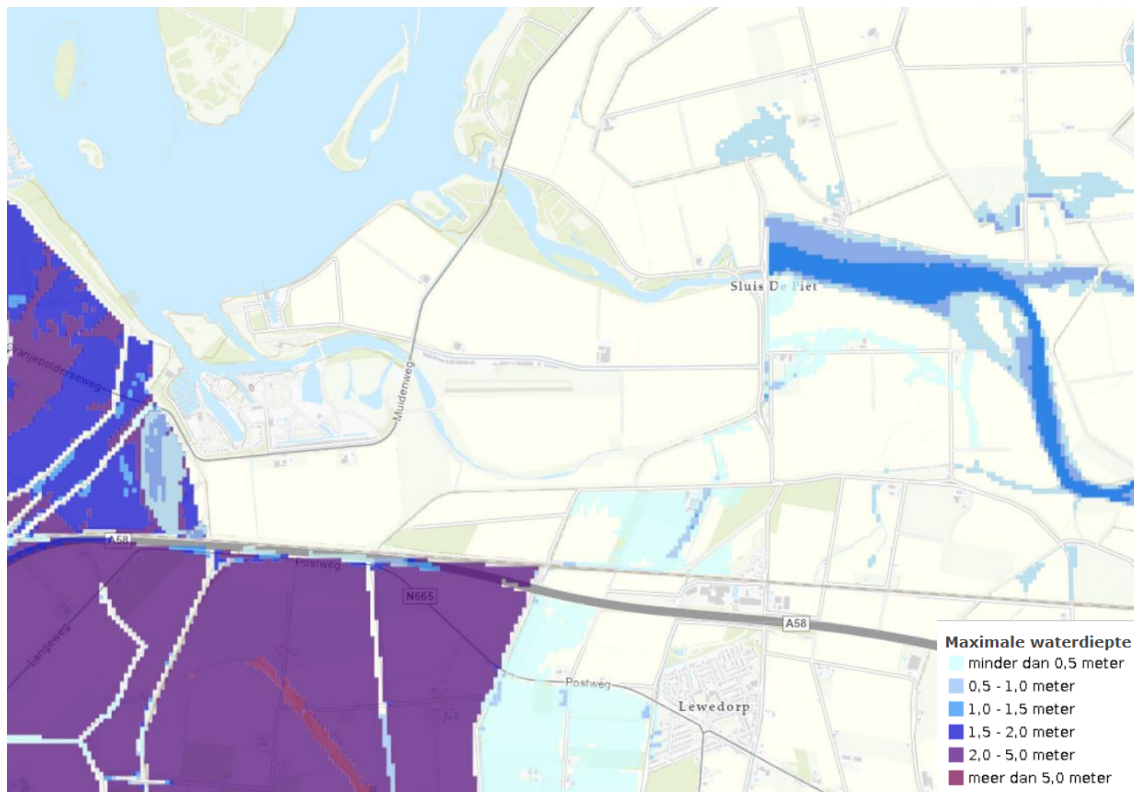
Het polderpeil blijft onveranderd op een winterpeil van NAP -0,3 m en een zomerpeil van +0,0 m.

Waterhuishouding, regenwater opvang en afvoer

Het regenwater dat valt op de daken van de bebouwing zal in eerste instantie worden afgevoerd en geïnfiltreerd in de bodem. Overtollig regenwater zal afgevoerd worden via de krekken naar het Veerse Meer.

Waterveiligheid

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



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

Zoetwaterbel

Ter hoogte van het vliegveld is een zoetwaterreservoir gelegen met een beschermde status (afbeelding 6.3). Deze zoetwatervoorraad wordt gebruikt voor de besproeiing van omliggende landbouwgronden. De beoogde uitbreiding van het bouwvlak valt volledig buiten de zoetwaterbel. De toename aan verharding heeft daarom geen effect op de bodem. De zoetwaterbel zal niet worden aangetast.



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

Watertoets

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

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

6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is, conform het gestelde in ex artikel 3.1.1. van het Bro, aan waterschap Scheldestromen voorgelegd. Wijzigingen naar aanleiding van de vooroverlegreactie van het waterschap Scheldestromen is verwerkt in het bestemmingsplan. Het aspect 'Water' vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

7 Milieu

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Voor diverse milieukundige aspecten wordt het wettelijk kader op nationaal-, regionaal-, provinciaal-, en/of gemeentelijk niveau samengevat. Vervolgens worden deze kaders tegen het licht van de ontwikkeling gehouden. Elke paragraaf eindigt met een conclusie, die toeziet op de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

7.1 Archeologie en cultuurhistorie

7.1.1 Archeologie

7.1.2 Wettelijk kader

Erfgoedwet

In de Erfgoedwet d.d. 1 juli 2016 is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, zijn overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2024 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2024. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

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

Archeologiebeleid provincie Zeeland

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

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

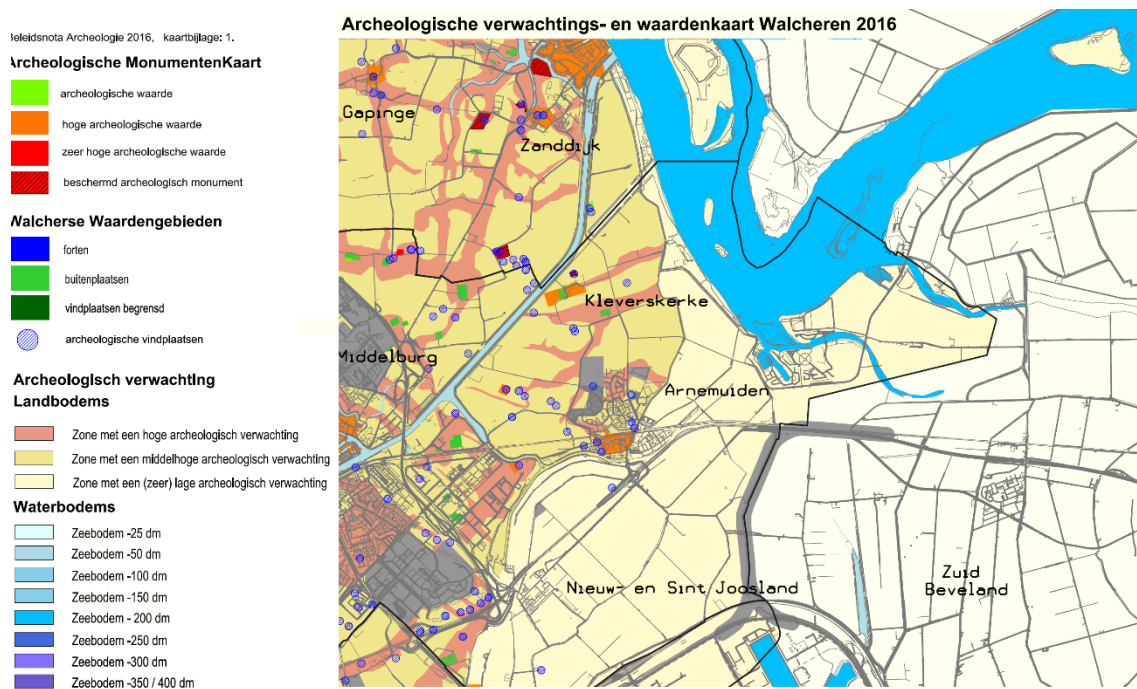
Nota Archeologische monumentenzorg Walcheren 2016-2022

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

De Walcherse gemeenten hebben besloten dat archeologie een werkbaar en doelmatig onderdeel moet worden van de ruimtelijke ordening. Daarom is een archeologiebeleid geformuleerd, waarin de ruimte ontstaat om prioriteiten te stellen en beargumenteerde keuzes te maken op het gebied van archeologie. En verder door een selectiebeleid toe te passen op de archeologische onderwerpen en gebieden die de gemeenten wel en niet wensen te onderzoeken. Zo ontstaat er aan de ene kant een voor alle betrokkenen acceptabele en redelijke regelgeving en aan de andere kant wordt recht gedaan aan het belang van de archeologie. De verschillende verwachtingszones zijn ingetekend op de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart van Walcheren.

7.1.3 Onderzoek

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



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

7.1.4 Conclusie

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

7.2.1 Cultuurhistorie

7.2.2 Kader

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

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

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

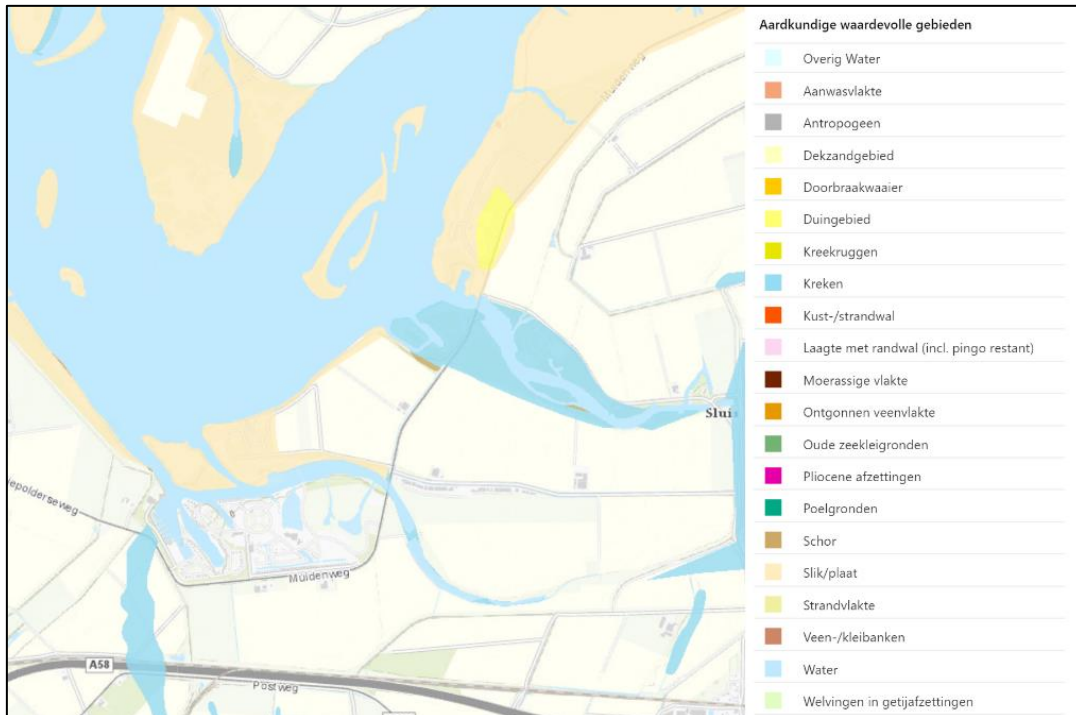
Cultuurhistorische Waardenkaart Zeeland

De provincie Zeeland heeft een cultuurhistorische waardenkaart waarin de belangrijke archeologische en cultuurhistorische objecten en structuren van de provincie zijn weergegeven. Het streven naar een zo optimaal mogelijke beleefbaarheid van het Zeeuwse landschap, is één van de uitgangspunten van het provinciale natuur- en cultuurbeleid.

De provincie ziet het Zeeuws erfgoed als belangrijk onderdeel van haar identiteit en wenst dit erfgoed te behouden, benutten, ontsluiten, beleefbaar en toegankelijk maken. Daarom is het ruimtelijk erfgoed opgenomen in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Hoofddoel van de CHS is de toepassing bij ruimtelijke ontwikkelingen, zodat erfgoed een bouwsteen kan vormen om de identiteit van een gebied te behouden en te versterken.

7.2.3 Onderzoek

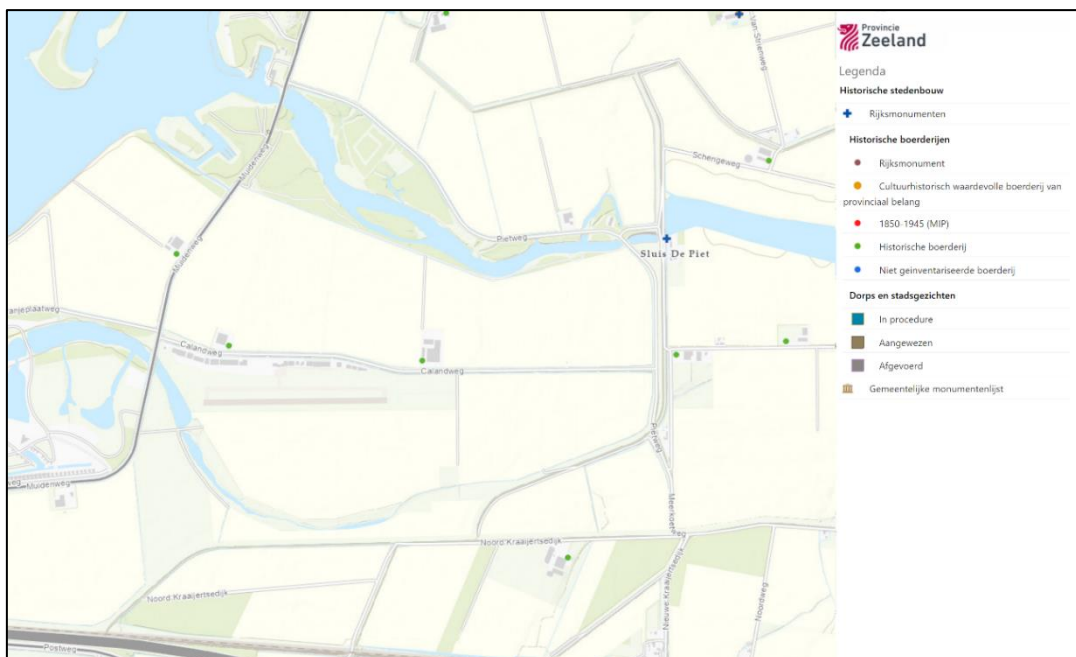
Op of in de directe omgeving van het vliegveld komen geen beschermde monumenten voor. Het plangebied is ook geen onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht. Op de Cultuur Historische Waardenkaart Zeeland zijn binnen het vliegveldterrein geen cultuurhistorische waarden aangegeven (afbeelding 7.3).



Afbeelding 7.2.: uitsnede uit de CHS, kaart aardkundig waardevolle gebieden (bron: provincie Zeeland)

Verder is er in de omgeving beperkt sprake van historische stedenbouw (afbeelding 7.3). Aan de overzijde van de Calandweg, huisnummers 1 en 3, liggen twee agrarische percelen met historische boerderijen. Behalve deze twee historische boerderijen zijn er geen andere cultuurhistorisch waardevolle gebouwen in de omgeving van het vliegveld aanwezig.

Er worden met dit plan geen aanpassingen gedaan aan de bebouwingsstructuur in de omgeving van het vliegveld. De bouwvlakaanpassing vormt geen belemmering voor cultuurhistorische waarden ter plaatse.



7.2.4 Conclusie

Omdat binnen het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle structuren en / of bouwwerken aanwezig zijn en de in de nabijheid van het vliegveld gelegen historische boerderijen niet worden 'geraakt' door de planwijziging, is een beschermende regeling niet noodzakelijk. Er wordt geen afbreuk gedaan aan cultuurhistorische bodemtypen in het gebied. Het aspect 'cultuurhistorie' belemmert de planvorming niet.

7.2 Bodemkwaliteit

7.2.1 Kader

Wet bodembescherming

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

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

Besluit bodemkwaliteit

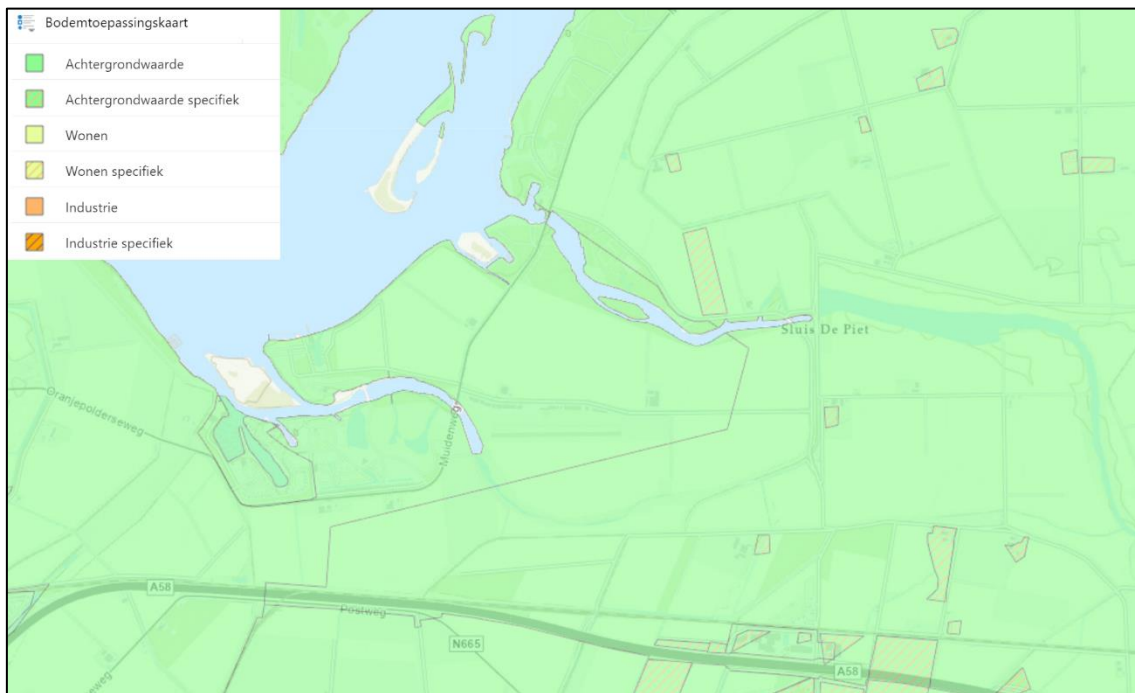
Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

7.2.2 Onderzoek

Bodemkwaliteit

Het vliegveldterrein is op de bodemkwaliteitskaart zowel in de ondergrond als de bovengrond aangemerkt als locatie met achtergrondwaarde (afbeelding 7.4). In het Besluit bodemkwaliteit en bijbehorende Regeling bodemkwaliteit is gekozen voor een 'altijd-' en een 'nooit-grens'. De 'altijd-grens' zijn de Achtergrondwaarden. Deze zijn vastgesteld op basis van de gehalten aan stoffen, zoals die voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden in Nederland die niet zijn belast door lokale verontreinigingsbronnen. Partijen grond of baggerspecie die voldoen aan de Achtergrondwaarden zijn altijd vrij toepasbaar (voor wat betreft de chemische kwaliteit). Het Besluit stelt hieraan geen aanvullende toepassingsvoorwaarden.

De gronden die behoren bij het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn in het voorgaande plan reeds bestemd voor luchtvaartverkeer en -vervoer, luchtvaartgerelateerde bedrijven en bij deze bestemming behorende voorzieningen. Daarmee kan worden aangenomen dat de bodem in milieu-hygiënisch opzicht geschikt is voor de voorgenomen ontwikkelingen. Indien nieuwe bouwaanvragen plaatsvinden waarbij grondroerende werkzaamheden aan de orde zijn, zal uit een (actualiserend) bodemonderzoek moeten blijken dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. Hiervoor is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen.



Afbeelding 7.4.: Bodemkwaliteitskaart Zeeuws bodemvenster (bron: provincie Zeeland)

7.2.3 Conclusie

In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarin is bepaald dat een omgevingsvergunning voor de bouw van gebouwen en bouwwerken pas wordt verleend indien uit (nader) onderzoek blijkt dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. Het aspect bodem leidt zodoende niet tot belemmeringen.

7.3 Wegverkeerslawaaï

7.3.1 Kader

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

7.3.2 Onderzoek

Het vliegveld is geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. Met de voorgenomen ontwikkeling verandert het aantal luchtvaartuigbewegingen ook niet ten opzichte van de huidige situatie, waardoor er niet meer verkeer wordt verwacht. Er zijn ook geen infrastructurele aanpassingen nodig voor de wegen rond de luchthaven. De bedrijfsgebouwen aan de oostzijde van het plangebied genereren planologisch gezien zeer beperkte extra verkeersbewegingen (12 stuks per weekdag). Deze bewegingen leiden niet tot een significante toename van geluid ten opzichte van het totale geluid in de omgeving. Zodoende zullen de luchthaven en omgeving geen additionele negatieve effecten ondervinden van de baanrotatie.

7.3.3 Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaaï leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.4 Industrielawaai

7.4.1 Kader

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

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

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

7.4.2 Onderzoek

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Het bestemmingsplan maakt geen bedrijventerrein mogelijk. Vanuit het aspect Industrielawaai gelden geen beperkingen voor dit bestemmingsplan.

7.4.3 Conclusie

Het aspect Industrielawaai leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.5 Luchtvaartverkeer

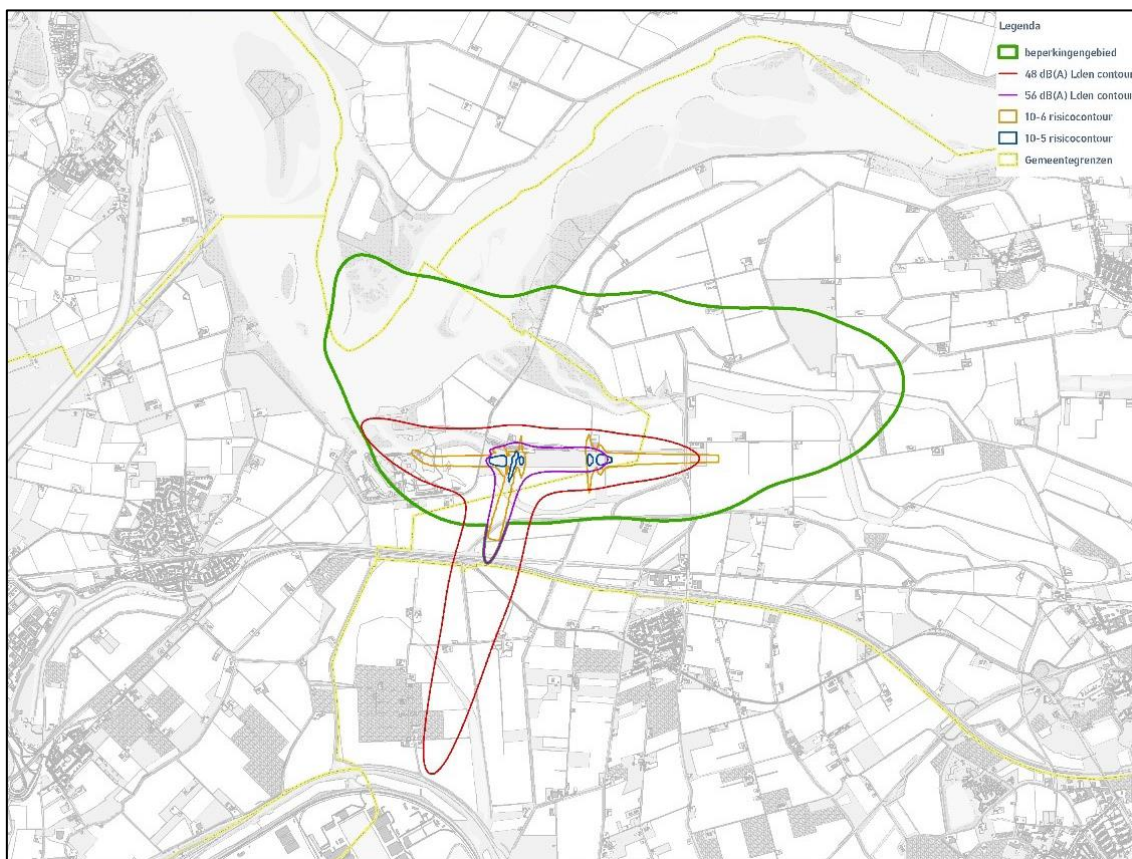
7.5.1 Kader

De Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zie paragraaf 3.1.2 voor een toelichting) bevat regels ten behoeve van het vaststellen of wijzigen van een luchthavenbesluit voor een luchthaven gelegen in de provincie Zeeland. Voor het vliegveld Midden-Zeeland is de Verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland (zie eveneens paragraaf 3.1.2) van toepassing.

7.5.2 Onderzoek

Bestaande en nieuwe situatie

Voor vliegveld Midden-Zeeland zijn in de verordening Luchthavenbesluit Midden-Zeeland diverse beperkingengebieden voor geluid, externe veiligheid en hoogtebeperkingen vastgesteld. Het totale beperkingengebied wordt gevormd door de buitenste contouren. De verordening luchthavenbesluit die Provinciale Staten op 27 september 2024 vaststelden, is op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan nog niet onherroepelijk. Dit betekent dat op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, nog de uit het luchthavenbesluit van 10 juli 2020 voortvloeiende contouren gelden: de 48 dB(A) L_{den} contour (rode contour in afbeelding 7.5) en het aanvullend beperkingengebied (groene contour in afbeelding 7.5) tezamen. Het aanvullend beperkingengebied is een additioneel afwegingskader. Dit kader is met het besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van het gewijzigd luchthavenbesluit van 27 september 2024 komen te vervallen.



Afbeelding 7.5.: Beperkingengebieden van de luchthaven Midden-Zeeland (Bron: Luchthavenbesluit Midden-Zeeland van de provincie Zeeland, 25-11-2021)

Geluid

De grootse geluidscontour omvat de 48 dB(A) L_{den} (rode lijn in afbeelding 7.5). Binnen deze contour gelden geen ruimtelijke beperkingen, maar moet het bevoegd gezag de ruimtelijke ontwikkeling afwegen in relatie tot het gebruik van de luchthaven. De 56 dB(A) contour (paarse lijn in afbeelding 7.5) geeft weer waarbinnen geen nieuwbouw van woningen mag plaatsvinden. Binnen de 70 dB(A) contour (afbeelding 7.6) moeten woningen aan hun woonfunctie onttrokken (gesloopt) worden. Met dit bestemmingsplan zijn geen wijzigingen voorzien in de geluidscontouren van het vliegveld. De actuele contouren op basis van het luchthavenbesluit van 10 juli 2020 worden één op één overgenomen in voorliggend plan. Ook worden geen woningen mogelijk gemaakt.

PR-contouren

De PR-contouren zien toe op de veiligheid in het gebied. De 10^{-5} PR-contour heeft als beperking dat eventueel aanwezige woningen binnen deze contour aan de woonfunctie onttrokken moeten worden, ofwel gesloopt moeten worden. Binnen de 10^{-6} PR-contour is nieuwbouw van woningen niet toegestaan, met uitzondering van bedrijfswoningen of situaties waarbij een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door de hiertoe bevoegde Minister. In paragraaf 7.8 Externe veiligheid wordt nader ingegaan op de PR-contouren. Er liggen geen bestaande woningen binnen de 10^{-5} en 10^{-6} PR-contouren van het vliegveld. Deze worden met voorliggend plan ook niet mogelijk gemaakt. De actuele contouren op basis van het luchthavenbesluit worden één op één overgenomen in voorliggend plan.

Vliegveiligheid

Naast de beperkingen ten aanzien van geluid en externe veiligheid zijn ook hoogtebeperkingen van toepassing. In het luchthavenbesluit zijn maximale hoogtes van objecten in, op en boven de grond geregeld. Dit gebeurt aan de hand van hoogtebeperkingen conform de internationale eisen uit het ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'. Op deze wijze wordt ervoor gezorgd dat er geen (te hoge) obstakels geplaatst worden rondom de luchthaven, waardoor de vliegveiligheid in gevaar kan komen. De actuele hoogtebeperkingen zijn één op één overgenomen uit het vastgestelde luchthavenbesluit van 10 juli 2020. Deze gelden onverminderd de opgenomen bouwhoogtes op de verbeelding van het bestemmingsplan. Zodra het luchthavenbesluit zoals dit is vastgesteld op 27 september 2024 onherroepelijk is geworden, gelden de uit dit besluit voortvloeiende hoogtebeperkingen. Deze zijn ook opgenomen in het provinciale inpassingsplan.

Relevante ontwikkelingen

In de directe omgeving van het plangebied is één relevante ontwikkeling gaande die in oogen-schouw moeten worden genomen bij de voorgenomen ontwikkelingen op Vliegveld Midden-Zeeland.

Baanrotatie Vliegveld Midden-Zeeland

De exploitant van het Vliegveld Midden-Zeeland heeft bij de provincie Zeeland in mei 2020 een verzoek ingediend om de start- en landingsbaan van het vliegveld 22 graden tegen de klok in te roteren en 200 meter naar het oosten te verplaatsen. Ten behoeve van deze rotatie dient de provincie het luchthavenbesluit te wijzigen. Daarnaast heeft de baanrotatie gevolgen voor de planologische bepalingen. In de gemeenten Goes en Middelburg moeten de geluid- en veiligheidscontouren worden aangepast aan de nieuwe ligging van de start-/landingsbaan. Ook zullen de contouren van de hoogtebeperkingen van de bestemmingsplannen in de gemeenten Borsele,

Goes, Middelburg, Noord-Beveland, Vlissingen en Veere aangepast moeten worden. De betrokken gemeenten hebben aan de provincie gevraagd om in plaats hiervan een inpassingsplan vast te stellen. Deze procedure is in 2023 gestart en heeft geleid tot vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten op 27 september 2024. Hiertegen is door twee appellanten beroep ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

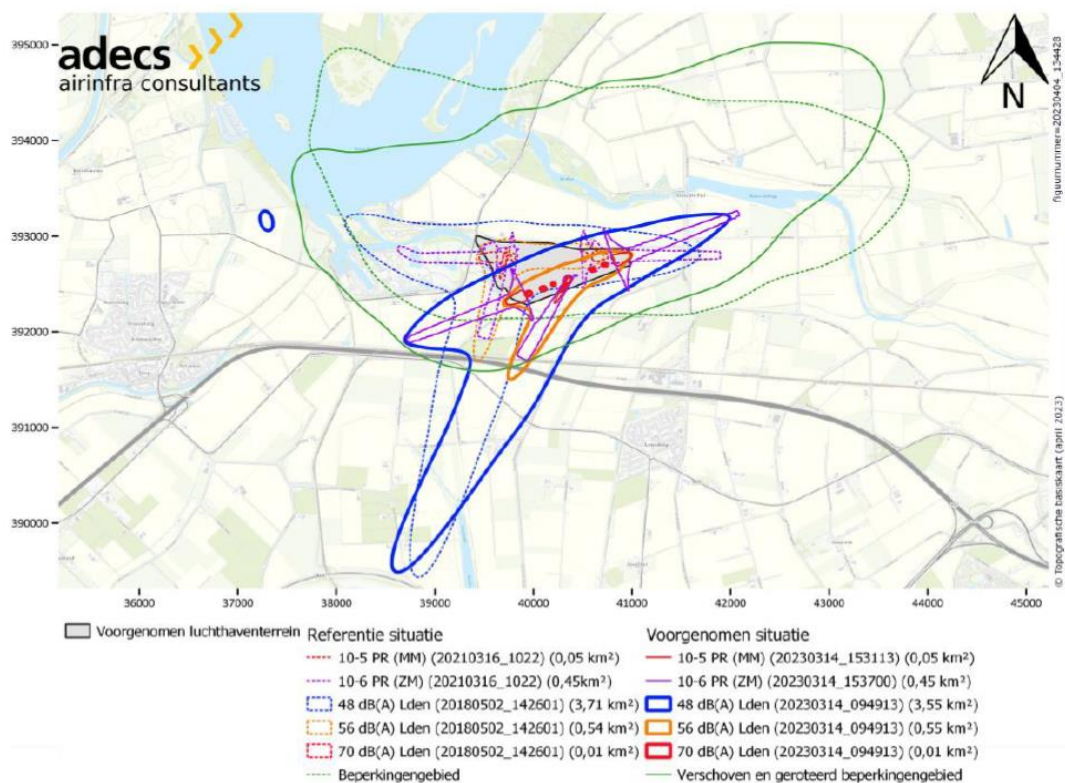
De geluid- en veiligheidscontouren en hoogtebeperkingen die op grond van het vigerende plan gelden vanwege het vliegveld zijn in het voorliggende plan overgenomen. Wanneer het provinciale inpassingsplan in werking treedt, gelden de nieuwe contouren geluid- en veiligheidscontouren en hoogtebeperkingen (afbeelding 1.5). Het inpassingsplan heeft een directe doorwerking. Binnen het plangebied geldt op dat moment een maximale bouwhoogte van 45 meter. Nieuwe bebouwing in het plangebied dient in beide situaties aan deze hoogtebeperkingen te voldoen (voor zover de bouwmogelijkheden in het onderliggende bestemmingsplan niet reeds beperkender zijn). Hiermee vormt het bestemmingsplan geen hinder voor de beoogde baanrotatie.

Gevolg van het voor de baanrotatie van luchthaven Midden-Zeeland benodigde luchthavenbesluit is dat de beperkingengebieden rond het vliegveld worden aangepast. Afbeelding 7.6 geeft de nieuwe geluid- en veiligheidscontouren weer, afbeelding 7.7 de nieuwe hoogtebeperkingen. Zoals hiervoor aangegeven past hierbij nog de kanttekening dat het aanvullend beperkingengebied (de ononderbroken groene contour in afbeelding 7.6) met vaststelling van het gewijzigde luchthavenbesluit van 27 september 2024⁵ is komen te vervallen.

Zoals blijkt uit de afbeeldingen zullen de beperkingengebieden op grotere afstand van het bouwvlak komen te liggen. Binnen het plangebied geldt op dat moment een maximale bouwhoogte van 45 meter. Wanneer nieuwe bebouwing wordt opgericht, dient deze te voldoen aan de op dat moment geldende hoogtebeperkingen op basis van het luchthavenbesluit.

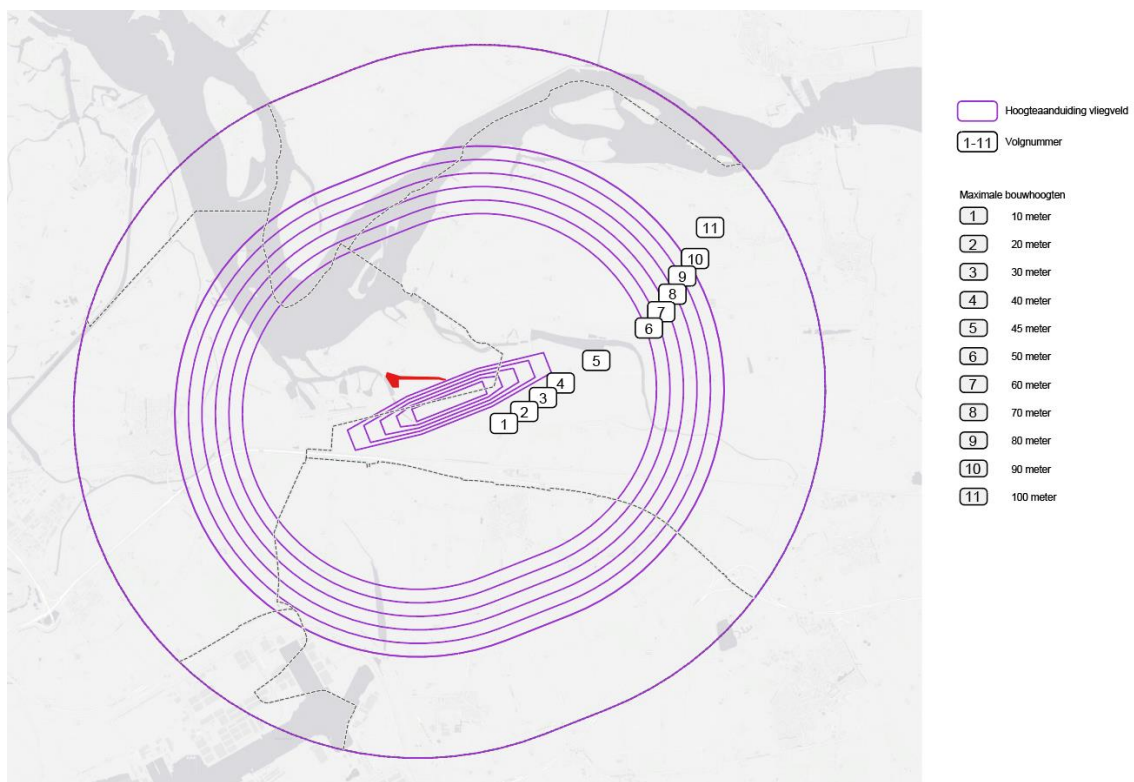
Wanneer het bovengenoemde luchthavenbesluit planologisch gezien nog niet is geëffectueerd met het provinciaal inpassingsplan, kan met een wijzigingsbevoegdheid worden afgeweken van de beperkingencontouren die in het voorliggende bestemmingsplan zijn opgenomen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat het betreffende luchthavenbesluit onherroepelijk is, en de situering van de start- en landingsbaan feitelijk in overeenstemming is met dat luchthavenbesluit en in gebruik is of kan worden genomen.

Zodoende vormt het bestemmingsplan geen hinder voor de voorgenomen wijziging van het luchthavenbesluit.



Figuur 20 Vergelijking beperkingengebied van de voorgenomen situatie met de referentiesituatie.

Afbeelding 7.6.: De voorgenomen situatie na baanrotatie: het nieuwe beperkingengebied t.a.v. de 48 dB(A) L_{den} en 10⁻⁶ PR contour



Afbeelding 7.7.: hoogtebeperkingen rond Vliegfeld Midden-Zeeland na de baanrotatie (het bouwvlak in rood)

7.5.3 Conclusie

De op dit moment geldende luchtvaartcontouren (voor geluid, externe veiligheid en bouwhoogte) van Vliegveld Midden-Zeeland zijn overgenomen op de verbeelding en in de regels van dit bestemmingsplan. Deze vormen geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend plan.

7.6 Luchtkwaliteit

7.6.1 Kader

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

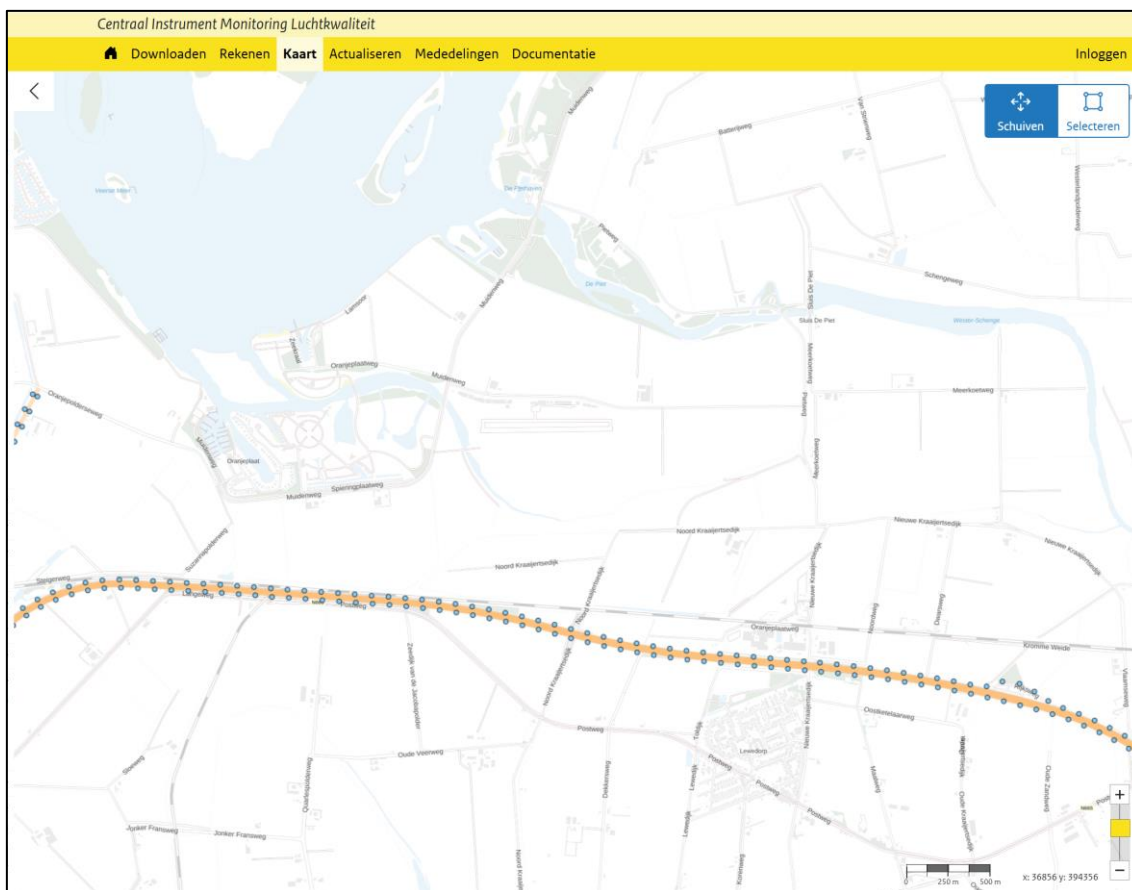
7.6.2 Onderzoek

Geur- en luchtemissies van een luchthaven zijn voornamelijk het gevolg van lucht- en grondverkeer dat gebruik maakt van verbrandingsmotoren. Op het gebied van geur- en luchtemissies zijn de gevolgen van de voorgenomen situatie beperkt te noemen. Deze zijn met name afhankelijk van het aantal luchtvaartbewegingen en hiervoor stelt het luchthavenbesluit een maximum.

Voorliggend plan leidt niet tot een toename aan verkeersbewegingen. Deze uitbreiding heeft derhalve ook geen invloed op de emissies. Er kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling inpassbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Goede ruimtelijke ordening (CILMK)

Voor de volledigheid zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het plangebied. Met de CILMK-monitoringstool zijn langs de belangrijkste weg, de rijksweg A58, de jaargemiddelde concentraties NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ bepaald. In afbeelding 7.8 zijn de jaargemiddelde concentraties weergegeven voor het peiljaar 2024 ter hoogte van de planlocatie.



Afbeelding 7.8: ligging toetspunten NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} peiljaar 2024 (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit)

Uit het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit) blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 20 µg/m³, 15 µg/m³ en 7 µg/m³. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ (voor NO₂ en PM₁₀) en 25 µg/m³ (voor PM_{2,5}) wordt dan ook niet overschreden.

7.6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.7 Milieuzonering

7.7.1 Kader

Omgevingsverordening Zeeland 2018

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

Met de regeling wordt beoogd een ruimtelijke kwaliteitsnorm te hanteren voor de scheiding van gevoelige en belastende bestemmingen (voorkomen/beperken van stank-, stof-, geluid-, of andere hinder én voorkomen dat de nieuwvestiging van gevoelige functies leidt tot beperkingen in de bedrijfsvoering van agrarische bedrijven). Deze afstemming tussen gevoelige en belastende bestemmingen wordt als provinciaal belang aangemerkt.

VNG brochure "Bedrijven en Milieuzonering"

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

7.7.2 Onderzoek

De beoogde ontwikkeling ter plaatse van het vliegveld voorziet niet in de realisatie van gevoelige functies. In de nabijheid van het vliegveld zijn primair agrarische gronden gelegen, alsmede enkele agrarische (woon)percelen. Op het vliegveldterrein is reeds luchthaven gerelateerde bedrijvigheid toegestaan. Deze inrichting wijzigt niet ten opzichte van de bestaande situatie. De bestemming 'Verkeer – Luchthaven' en daarmee de afstand tot omliggende functies blijft ongewijzigd. Zodoende kan worden gesteld dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

7.7.3 Conclusie

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

7.8 Externe veiligheid

7.8.1 Kader

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

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

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

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

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

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

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

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

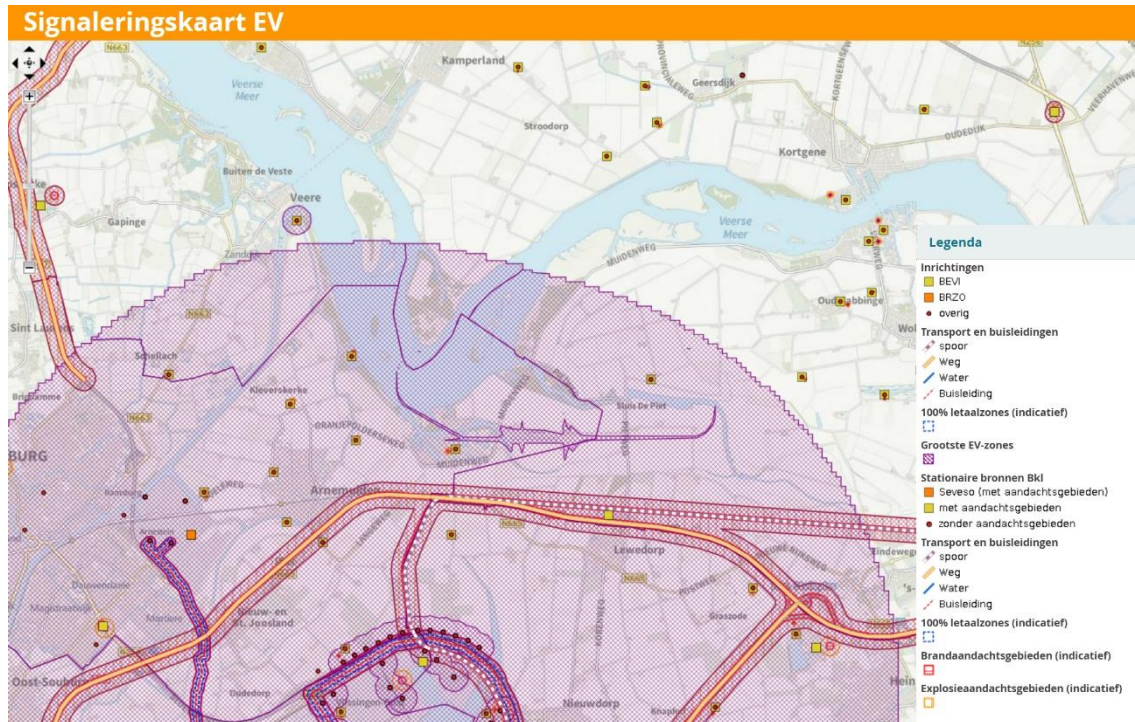
Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

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

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

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

7.8.2 Onderzoek



Abbeelding 7.9.: Uitsnede risicokaart ter hoogte van het vliegveld Midden-Zeeland

Risicobronnen

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

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

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een toename van het aantal aanwezigen in het plangebied. Het oppervlakte aan bebouwingsmogelijkheden blijft gelijk en de capaciteit van het vliegveld blijft ongemoeid. Het groepsrisico (GR) neemt niet toe.

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

Binnen de 10^{-5} PR-contour dienen eventueel aanwezige woningen aan de woonfunctie onttrokken (gesloopt) te worden, ofwel gesloopt moeten worden. Woningen zijn binnen deze contouren niet aan de orde en worden ook niet mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan.

Binnen de 10^{-6} PR-contour is nieuwbouw van woningen in beginsel niet toegestaan. Ook hiervoor geldt dat binnen deze contour in zowel de huidige als de toekomstige situatie geen woningen aan de orde zijn.

De veiligheidscontouren zijn één op één overgenomen uit het nu geldende luchthavenbesluit.

7.8.3 Conclusie

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

7.9 Overige belemmeringen

7.9.1 Inleidend

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

7.9.2 Onderzoek en conclusie

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een leiding die dient voor het lozen van polderwater op het Veerse Meer. Buiten genoemde leiding zijn er in en in de directe omgeving van het plangebied geen planologisch relevant aan te merken solitaire leidingen en geen leidingstroken of hoogspanningsverbindingen aanwezig waarmee in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden. Voor dit aspect bestaan verder geen belemmeringen voor de in het plangebied aanwezige functies.

7.10 Explosieven

7.10.1 Kader

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

7.10.2 Onderzoek

Een eerste stap in het opsporingsproces naar CE wordt (doorgaans) gevormd door een (historisch) vooronderzoek waarin beoordeeld wordt of een onderzoeksgebied verdacht of onverdacht

is op de mogelijke aanwezigheid van Conventionele Explosieven. Gezien de ligging van het plan-gebied kan worden gesteld dat sprake is van algemene betrokkenheid bij oorlogshandelingen (indicaties). Hierdoor is sprake van een verhoogd risico op het aantreffen van CE (verdacht gebied).

Wanneer er binnen het onderzoeksgebied grondroerende werkzaamheden gaan plaatsvinden en de exacte ontgravingscontouren bekend zijn, dienen deze delen te worden onderzocht. Aan de hand van de mogelijk- en onmogelijkheden van het te bewerken gebied zal in overleg met een gecertificeerd opsporingsbedrijf bepaald moeten worden welke opsporingsmethode dient te worden gehanteerd en welke (mogelijk verdere) maatregelen genomen dienen te worden met betrekking tot een veilige omgang met explosieven. De detectie- en eventuele daaropvolgende benaderwerkzaamheden dienen door een WSCS-OCE gecertificeerd bedrijf uitgevoerd te worden.

7.10.2 Conclusie

Voorafgaand aan de grondroerende werkzaamheden zal op basis van de exacte ontgravingscontouren onderzoek naar NGE plaatsvinden. Mochten er explosieven aanwezig zijn, dienen deze door een gecertificeerd bureau te worden verwijderd. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee niet in het geding. De mogelijkheid tot aanwezigheid van explosieven leidt niet tot belemmeringen voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

7.11 Duurzaamheid

7.11.1 Kader

Energiezuinig bouwen

De energiezuinigheid van woningen en utiliteitsgebouwen wordt uitgedrukt in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). Het Bouwbesluit stelt bepaalde eisen aan de energiezuinigheid van gebouwen en daarmee de EPC-waarde van een gebouw. Voor een woning geldt een eis van 0,4 terwijl voor utiliteitsbouw een variatie aan normen wordt gehanteerd op basis van de functie. De EPC-eisen zijn in 2020 vervangen door de eisen voor Bijna EnergieNeutrale Gebouwen (BENG). Alle vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2020 moeten voldoen aan deze BENG-norm.

Nationaal klimaatakkoord

De afgelopen jaren heeft de nationale overheid haar duurzaamheidsdoelen en de benodigde acties in verschillende documenten en afspraken vastgelegd. In 2013 zijn er afspraken gemaakt met het bedrijfsleven over onder andere besparing en meer duurzame opwekking in het Energieakkoord. In 2015 is er tijdens een VN-klimaatop in Parijs een nieuw internationaal klimaatakkoord opgesteld. Het doel hiervan is om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius en minimaal 1,5 graden. In 2016 heeft de overheid vervolgens in de Energieagenda vastgelegd hoe een CO₂-arme energievoorziening in 2050 gerealiseerd kan worden. In 2018 zijn deze afspraken verder uitgebreid met een nationale Klimaatwet. Deze stelt dat in 2030 een CO₂-reductie van 49% ten opzichte van 1990 gerealiseerd moet zijn. In 2050 moet dit minimaal 95% zijn. In een nationaal klimaatakkoord worden afspraken gemaakt hoe deze doelen gehaald gaan worden. Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het klimaatakkoord gepubliceerd.

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

Omgevingsverordening Zeeland 2018

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

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

zonne-energie. Buiten het bebouwd gebied is dit uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie.

Zeeuws energieakkoord en Regionale Energiestrategie Zeeland

De uitvoering van het landelijk Klimaatakkoord heeft plaatsgevonden via het samenwerkingsplatform Zeeuws Energieakkoord. Door het opstellen van een Regionale Energiestrategie (RES) met uitvoeringsprojecten in de provincie is een route uitgestippeld naar een energie- en klimaatneutraal Zeeland in 2050. Op 10 maart 2020 heeft Zeeland als eerste RES-regio de RES 1.0 gepubliceerd. Hierin liggen concrete doelen en maatregelen vast om broeikasgassen terug te dringen, voornamelijk CO₂, voor zowel lange en korte termijn.

In de energiestrategie (RES) wordt weergegeven hoe de klimaat- en energiedoelen in Zeeland worden ingevuld en behaald, met een focus op de opgave voor warmtetransitie in de gebouwde omgeving en de opwekking van duurzame elektriciteit. In Zeeland is ook duurzame infrastructuur en mobiliteit meegenomen, zoals CO₂ uitstoot bij auto- en vaarverkeer. In de RES worden daarom drie sectoren behandeld: Elektriciteit, Gebouwde Omgeving en Mobiliteit.

Ten aanzien van de gebouwde omgeving wordt ingezet op een overgang van aardgas naar duurzame warmte en schone elektriciteit. Nieuwbouw krijgt geen gasaansluiting meer en de energiebelasting op gas gaat omhoog, die op elektriciteit omlaag.

7.11.2 Onderzoek

De nieuwe gebouwen dienen te voldoen aan de actuele wet- en regelgeving op het gebied van duurzaamheid. Er wordt gekeken naar mogelijkheden om de energiebehoefte te reduceren (passieve koeling, goede isolatie, vegetatiedaken). Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid om daken te voorzien van zonnepanelen om duurzame energie op te wekken. Uitwerking hiervan vindt plaats op gebouwniveau. Verder wordt zo min mogelijk verharding aangebracht.

7.11.3 Conclusie

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

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

De voor dit bestemmingsplan te maken kosten, waaronder eventuele tegemoetkoming in schade, zijn voor rekening van de gemeente. Hierover zijn afspraken gemaakt in een samenwerkingsovereenkomst tussen het vliegveld en de gemeente Middelburg. Burgemeester en wethouders van Middelburg stemden hiermee in op 15 december 2020.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Plan(vormings)proces en participatie

Bij besluit van 15 december 2020 is de gemeente Middelburg een overeenkomst aangegaan met vliegveld Midden-Zeeland om een baanrotatie te kunnen realiseren, wat positieve gevolgen heeft voor de veiligheid en geluidshinder in de omgeving. Voor de baanrotatie is ook wijziging vereist van het luchthavenbesluit voor het vliegveld. Provinciale Staten namen dit wijzigingsbesluit op 27 september 2024. In dezelfde vergadering stelden Provinciale Staten een inpassingsplan vast, voor de planologische wijzigingen die nodig zijn voor de baanrotatie.

In de overeenkomst tussen de gemeente Middelburg en vliegveld Midden-Zeeland is ook de wens van het vliegveld betrokken om (zonder dat de hoeveelheid toegestane m² toeneemt) het bouwvlak ten opzichte van het huidige bestemmingsplan aan te passen ten behoeve van het realiseren van toekomstige nieuwe bedrijfsbebouwing, mits de baanrotatie niet wordt beperkt.

Voor de wijziging van het bouwvlak op het vliegveld is gekozen voor een aparte procedure, namelijk dit bestemmingsplan. De uitbreiding van het bouwvlak is immers geen provinciale aangelegenheid en omdat dit zich beperkt tot het grondgebied van één gemeente, namelijk gemeente Middelburg, ligt hier de figuur van een inpassingsplan ook niet voor de hand.

Het voorliggende bestemmingsplan doorloopt de wettelijk voorgeschreven procedure, waarbij het ontwerpbestemmingsplan van 7 december 2023 tot en met 17 januari 2024 ter inzage is gelegd

en waarbij een ieder een zienswijze kon indienen. In totaal zijn twee zienswijzen ingediend, waarvan één van de Provincie Zeeland. De zienswijze van de provincie gaf aanleiding tot een wijziging van het bestemmingsplan, in die zin dat er in paragraaf 3.1.2 een nadere onderbouwing is gegeven op de afwegingszone rond natuurgebieden natuurgebieden, aan de regels een nieuw artikel is toegevoegd (artikel 4 Natuur) en op de verbeelding een natuurbestemming is opgenomen in de zone nabij de kreek. Verder zijn de regels en de toelichting op onderdelen geactualiseerd, als gevolg van nieuw vastgesteld beleid, de besluitvormingsprocedures rond het luchthavenbesluit en het provinciale inpassingsplan. Hoofdstuk 9 gaat hier nader op in.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

8.3 Handhavingaspecten

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

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

Vertaling naar bestemmingsregeling

De verbeelding, de regels en de toelichting zijn zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

9 Procedure

9.1 Voorbereidingsfase

Voor aankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden op 1 november 2023 in de Middelburgse & Veerse Bode en op 2 november 2023 in het Gemeenteblad.

Overleg

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

In dit kader is het ontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan de diverse overleginstanties.

9.2 Ontwerpfase

Na afronding van de inspraakprocedure is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 7 december 2023 tot en met 17 januari 2024 gedurende 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. Tijdens deze termijn zijn twee zienswijzen ingediend.

In bijlage 6 is een Nota zienswijzen opgenomen waarin de ingekomen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord. De belangrijkste wijzigingen betreffen het uitbreiden van de toets aan de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland en het opnemen van een bestemming Natuur aan de zijde van de kreek. Ook zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

9.3 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna, mits wordt voldaan aan de hoogtebepalingen van het op dat moment geldende luchthavenbesluit, tot vergunningverlening kan worden overgegaan.