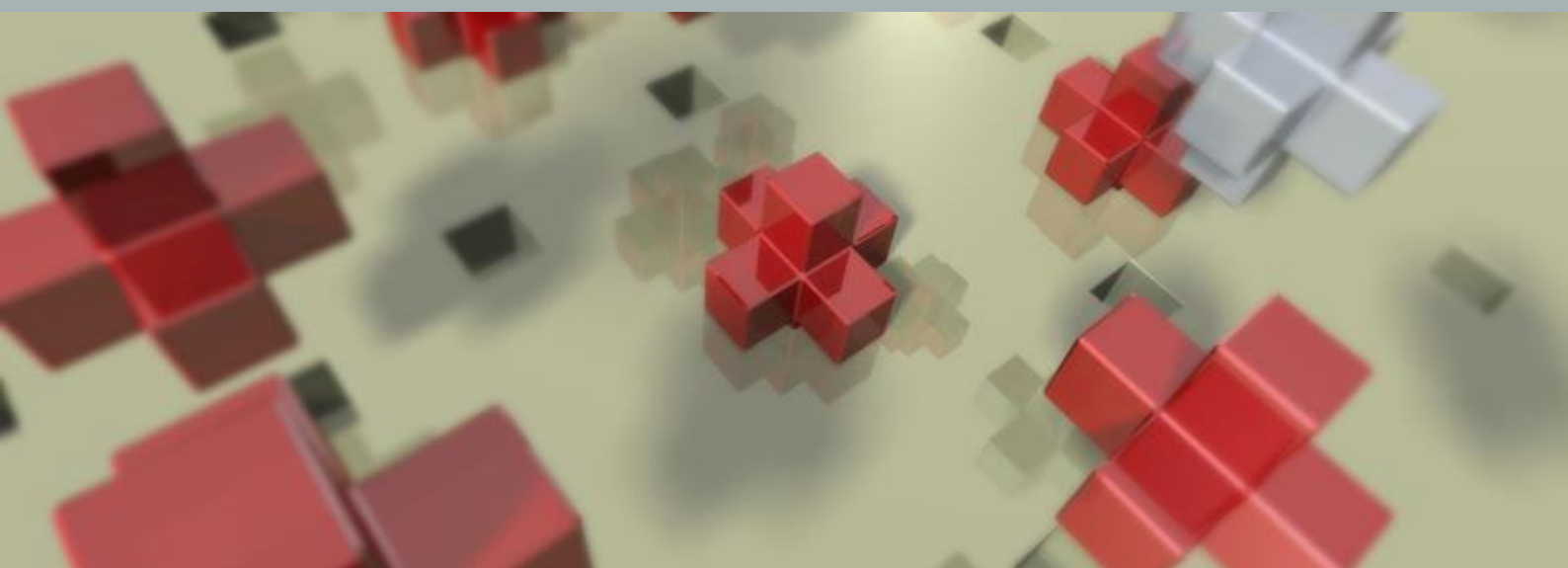


Mill, Parapluplan Ke-geluidscontouren

Gemeente Mill en Sint Hubert

Vastgesteld



Mill, Parapluplan Ke-geluidscontouren

Gemeente Mill en Sint Hubert

Vastgesteld

Rapportnummer BRO:	P03324
Identificatienummer:	NL.IMRO.0815.BPMiKecontouren-VA01
Datum:	19 oktober 2021
Opdrachtgever:	Gemeente Mill en Sint Hubert
Projectleider BRO:	HLe
Ontwerp:	20 juli 2021
Vaststelling:	9 december 2021
Bron foto kaft:	BRO 17
Beknopte inhoud:	Paraplubestemmingsplan ten behoeve van het juridisch-planologisch verankeren van de Ke-contouren rondom militaire luchthaven Volkel en bijbehorende regels uit het Besluit militaire luchthavens binnen de gemeente Mill en Sint Hubert.

BRO
Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	2
1.1 Inleiding	2
1.1.1 Aanleiding	2
1.1.2 Doel	2
1.1.3 Achtergrond luchtvaartlawaaï	3
1.2 Het plangebied	3
1.3 Leeswijzer	4
2. RUIMTELIJK BELEIDSKADER	5
2.1 AMvB Ruimte	5
2.2 Wet luchtvaart	7
2.2.1 Wet luchtvaart	7
2.2.2 Besluit militaire luchthavens	7
2.2.3 Luchthavenbesluit Volkel	9
3. JURIDISCHE VORMGEVING	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Systematiek bestemmingen	11
3.2.1 Uitleg paraplubestemmingsplan	11
3.2.2 De regels	11
4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	14
4.1 Economische uitvoerbaarheid	14
4.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid	14
4.2.1 Bestuurlijk overleg	14
4.2.2 Inspraak	14
4.2.3 Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen	14
SEPARATE BIJLAGE	
Bijlage 1: Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen	

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

1.1.1 Aanleiding

Even ten westen van Mill is de militaire luchthaven Volkel gelegen. Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats vanaf deze locatie in het buitengebied van de gemeente Uden. Dit betreft vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart en in zeer beperkte mate niet-commerciële burgerluchtvaart. De militaire luchthaven Volkel is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij besluit van 1 juni 1960 (Staatscourant 112).

In de daarop volgende jaren zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de functies en taken van militaire luchtvaartterreinen. Een toonaangevende ontwikkeling is de sluiting van de militaire vliegbasis Twente in 2007 en het besluit een van de squadrons F-16 jachtvliegtuigen van Twente te verplaatsen naar vliegbasis Volkel. De jachtvliegtuigen hebben als thuisbases (Main Operating Bases, MOB) de vliegbasis Leeuwarden en Volkel. Op Volkel vindt niet enkel militaire luchtvaart plaats. Sinds enkele jaren vindt er ook burgermedegebruik plaats. Dit bestaat uit recreatief burgerluchtverkeer en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang.

Vliegbasis Volkel is een van de twee Nederlandse F-16-bases. In de loop van 2020 arriveren de eerste F-35's op Vliegbasis Volkel. De F-35 vervangt op den duur alle F-16's. De belangrijkste taak van Vliegbasis Volkel is het leveren van luchtsteun en luchtverdediging. Sinds 1 januari 2017 bewaken Nederland en België afwisselend het luchtruim van Nederland, België en Luxemburg (Benelux). F-16's onderscheppen vliegtuigen die zich niet identificeren. Voor deze zogeheten Quick Reaction Alert staan de Nederlandse F-16's de ene keer in Volkel, de andere keer in Leeuwarden klaar.

Op 4 september 2015 is daarom een nieuw Luchthavenbesluit genomen. In dit besluit worden het terrein van de luchthaven (het Luchthavengebied) en het beperkingengebied buiten de luchthaven vastgelegd. De beperkingen zijn vastgelegd in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer, internationaal vastgelegd in de NATO Standardization Agreement nr. 3759.

De beperkingen van het vastgestelde beperkingengebied zijn destijds niet volledig op de juiste wijze overgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeente Mill en Sint Hubert. Dit betreft in hoofdzaak de bestemmingsplannen Mill-Zuid en Buitengebied Mill en Sint Hubert 2018. Zo is Mill-Zuid enkele maanden voorafgaand aan het nieuwe Luchthavenbesluit vastgesteld. Het oorspronkelijke bestemmingsplan Buitengebied Mill en Sint Hubert dateert uit 2013. Bij de latere herzieningen zijn de beperkingen uit het Luchthavenbesluit niet volledig op de juiste wijze overgenomen, met name met betrekking tot de Ke-geluidcontouren.

1.1.2 Doel

Met het voorliggende paraplubestemmingsplan worden deze omissies hersteld. Het doel is te komen tot een juiste planologisch-juridische borging van de Ke-contouren en de bijbehorende voorschriften in de bestemmingsplannen van Mill en Sint Hubert, waar de Ke-contouren overheen gelegen zijn. De betreffende bestemmingsplannen staan benoemd in deze toelichting en

de bijbehorende regels. De voorschriften behorende bij de contouren worden met dit parapluplan als addendum aan de regels van deze bestemmingsplannen toegevoegd. De vigerende bestemmingsplannen blijven voor het overige van kracht.

1.1.3 Achtergrond luchtvaartlawaaï

De Kosteneenheid, afgekort Ke, is een eenheid waarin de geluidbelasting veroorzaakt door vliegverkeer wordt uitgedrukt. Het betreft de geluidbelasting buitenshuis en het gaat om het vliegverkeer van een heel jaar en van het hele etmaal. De Kosteneenheid is genoemd naar prof. dr. ir. C.W. Kosten (voorzitter van een adviescommissie van de regering), die in de jaren zestig onderzocht hoe geluidbelasting als maat voor de geluidshinder van vliegverkeer het beste te berekenen is. Bij de berekening van de geluidbelasting in Ke gaat men uit van het piekniveau op het waarneempunt tijdens een vliegtuigpassage, bepaald op een hoogte van 1.2 meter boven een met gras bedekte bodem.

In het wettelijk vastgestelde berekeningsvoorschrift staan regels over de wijze van berekenen van de geluidbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen. Er is een formule in opgenomen die de geluidbelasting in een waarnemingspunt bepaalt, gegeven de aantallen vliegtuigpassages in één jaar, het maximale geluidsniveau in het waarnemingspunt tijdens iedere vliegtuigpassage en gegeven de nachtstraffactor, een weegfactor die afhankelijk is van de dagperiode waarin de vliegtuigpassage plaats heeft gevonden.

Voor de berekening van de geluidbelasting in Ke worden de volgende vliegtuigen meegenomen:

- vaste-vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een minimaal totaalgewicht van 390 kg en een maximaal toegelaten totaalgewicht van 6.000 kg, vliegend onder IFR condities;
- vaste-vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 6.000 kg of meer;
- helikopters;
- vaste-vleugelvliegtuigen met straalaandrijving.

De formule voor de geluidbelasting luidt als volgt:

$$B = 20 \cdot \log \left(\sum n \cdot 10^{\frac{L_{\max}}{15}} \right) - 157$$

Waarbij geldt dat:

B = de geluidbelasting in Kosteneenheden (Ke).

n = de nachtstraffactor (waarde 1 tot en met 10 afhankelijk van het tijdstip van de vlucht).

$\sum$ = het totaal van de bijdragen van de vliegtuigen in één jaar.

$L_{\max}$ = het maximale geluidsniveau buitenshuis ten gevolge van iedere vliegtuigpassage.

1.2 Het plangebied

Dit paraplubestemmingsplan geldt binnen de gezamenlijke omtrek van de bestemmingsplannen 'Buitengebied Mill en Sint Hubert, Herziening 2018' en 'Mill-Zuid' en alle daarbinnen vigerende

bestemmingsplannen. Uiteraard heeft dit plan enkel betrekking op de gronden die ook feitelijk gelegen zijn binnen de geluidscontouren als weergegeven op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan.

In de navolgende tabel zijn de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Mill en Sint Hubert opgenomen, waarop dit paraplubestemmingsplan van toepassing wordt verklaard.

Naam bestemmingsplan	Vaststellings- datum	Identificatienummer
Buitengebied Mill en Sint Hubert, Herziening 2018	26-09-2019	NL.IMRO.0815.BPLherzbuiteng2018-VA02
Buitengebied Mill en Sint Hubert	20-06-2013	NL.IMRO.0185.BPL12022HBU-VA01
Mill-Zuid	23-04-2015	NL.IMRO.0815.BPL13057HMI-VA01

1.3 Leeswijzer

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 de relevante wet- en regelgeving beschreven. In hoofdstuk 3 is een toelichting gegeven op de regels. Tot slot wordt in het vierde en laatste hoofdstuk ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2. RUIMTELIJK BELEIDSKADER

2.1 AMvB Ruimte

Op 30 december 2011 is de AmvB Ruimte in werking getreden, bestaande uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro.

De Wet ruimtelijke ordening zoals die sedert 1 juli 2008 geldt, geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels te stellen over onder andere de inhoud van bestemmingsplannen. Dat zijn regels waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen in het vervolg rekening moeten houden. Het gaat dan niet alleen om procedurele regels, maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen. De autonomie van gemeenten op het gebied van bestemmingsplannen, die met de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 zou moeten worden vergroot, werd daarmee voor een deel weer ingeperkt. De regering kan immers inhoudelijk aanwijzingen geven waar gemeenten zich aan hebben te houden. Met de AMvB Ruimte, bestaande uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening, heeft de regering van die bevoegdheid gebruik gemaakt. De bedoeling van het besluit is, dat een aantal projecten die de regering van Rijksbelang vindt, dwingend worden geborgd in bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen van lagere overheden.

In het Barro wordt een aantal projecten die van Rijksbelang zijn, met name genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project worden vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen zullen moeten voldoen. In het Barro zijn de volgende projecten van Rijksbelang benoemd.

- Rijkswaagen
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Natuurnetwerk Nederland
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

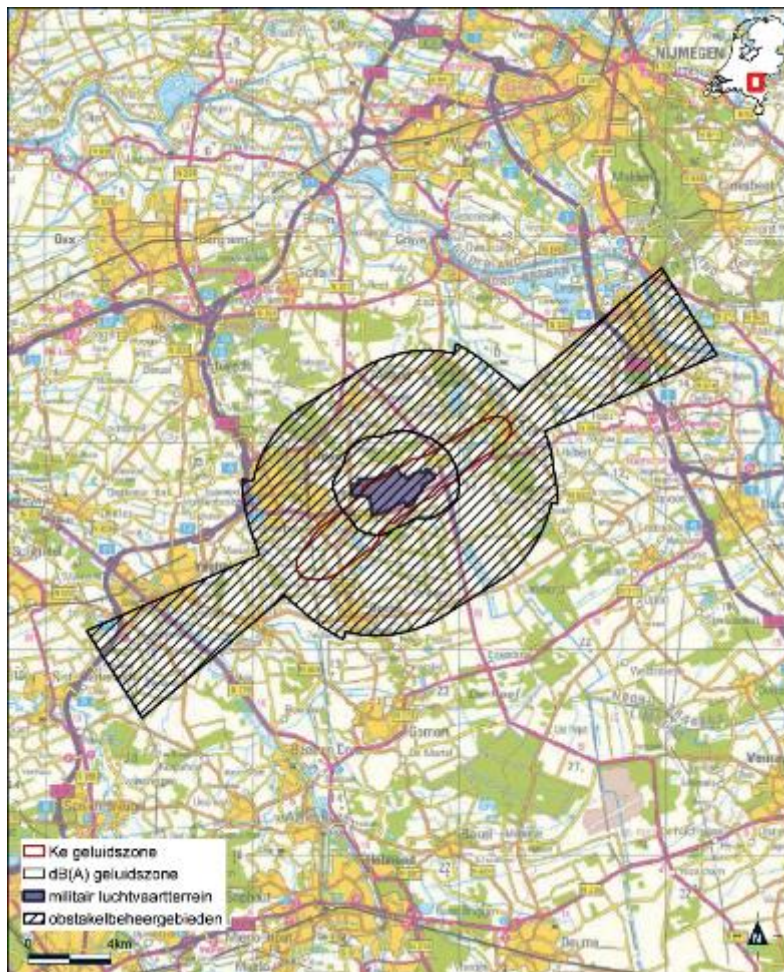
Voor dit bestemmingsplan is het hoofdstuk Defensie van belang. In artikel 2.6.2 van het Barro staat in lid 4 het volgende.

Als geluidzones voor het militaire luchtvaartterrein worden aangewezen de in de ministeriële regeling van Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Defensie, genoemde geluidzones waarvan de geometrische plaatsbepaling is vervat in het daarachter genoemde GML-bestand bij dit besluit en is verbeeld op de daarachter genoemde kaart.

In artikel 2.6.4. is vervolgens het volgende opgenomen ten aanzien van de geluidzones.

Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan ter zake van gronden gelegen in het beperkingengebied van een militair luchtvaartterrein worden de voor het betrokken militaire luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet en de Wet geluidhinder vastgestelde geluidzones en de beperkingen, bedoeld in het vierde en vijfde lid, in acht genomen.

De regeling waar in artikel 2.6.2 wordt verwezen, betreft de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. Artikel 2.1 lid 4 van de Rarro bepaalt dat de geluidzones zoals zijn vastgelegd in bijlage 4, kaartblad 3.8 van de Rarro moeten worden overgenomen.



Figuur 1. Bijlage 4, kaartblad 3.8 Rarro: Kaart militair luchtvaartterrein – Vliegbasis Volkel

De 35 Ke-contour is hier als een rode lijn weergegeven. De Wet luchtvaart en onderliggende besluiten maakt hier een verdere verfijning in.

2.2 Wet luchtvaart

2.2.1 Wet luchtvaart

De Wet luchtvaart is van toepassing op militaire en burgerluchthavens. In artikel 10.12 en volgende is bepaald dat bij AMvB militaire luchthavens kunnen worden aangewezen. In die AMvB kan vervolgens ook worden vastgelegd voor welke militaire luchthavens een luchthavenbesluit noodzakelijk is. Volkel is zo'n luchthaven (artikel 2, lid 1 Besluit militaire luchthavens).

Bij algemene maatregel van bestuur zijn voor deze luchthaven uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen. Bij die maatregel zijn verder bijvoorbeeld ook uniforme grenswaarden vastgesteld voor het externe-veiligheidsrisico en voor lokale luchtverontreiniging en zijn regels gesteld met betrekking tot geluidbelasting en de maximale hoogte van objecten. Bij de regels met het oog op de geluidsbelasting en het externe-veiligheidsrisico worden in ieder geval gronden aangewezen die niet bestemd of gebruikt worden voor woningen of andere in het besluit aangewezen gebouwen, zo bepaalt de Wet luchtvaart.

2.2.2 Besluit militaire luchthavens

De hierboven bedoelde AMvB betreft het Besluit militaire luchthavens. Hoofdstuk 2 van dit besluit bevat de regels voor geluidsbelasting als gevolg van militaire luchthavens. Voor zowel bestaande als nieuwe situaties bevat het besluit regels voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en stand- en ligplaatsen. Het zijn deze regels die betrekking hebben op het toegestane gebruik binnen de Ke-contouren, die moeten worden vertaald in een passende bestemmingsplanregeling.

Uit hoofdstuk 2 'Geluidsbelasting als gevolg van militaire luchthavens' van het Besluit militaire luchthavens komen de volgende eisen naar voren. De grenswaarde voor de toelaatbare geluidsbelasting buiten de geluidszone van luchthaven Volkel bedraagt 35 Kosteneenheden.

Nieuwe situaties

Voor nieuwe woningen en nieuwe stand- en ligplaatsen binnen de geluidszone geldt eveneens een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 35 Ke.

Voor nieuwe woningen of nieuwe andere geluidsgevoelige gebouwen geldt een maximale geluidsbelasting van 45 Ke, indien het een van de volgende situaties betreft:

- er wordt een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opgevuld;
- ze dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen;
- ze worden binnen het desbetreffende gebied verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woning of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken; of
- de woningen zijn ter plaatse dringend noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid.

Daarnaast is vervangende nieuwbouw van bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen toegestaan.

In deze nieuwbouwsituaties is de standaard maximale geluidsbelasting van 35 Ke dus verhoogd naar 45 Ke.

De maximale geluidsbelasting voor nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen is echter 65 Ke, wanneer sprake is van de volgende situaties:

- wanneer een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing binnen de bebouwde kom wordt opgevuld;
- voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds binnen de bebouwde kom aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen;
- voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die binnen de bebouwde kom worden verplaatst naar een locatie waar de geluidsbelasting ten gevolge van het luchthavenluchtverkeer minder is, met dien verstande dat aan de oude woning of het andere geluidsgevoelige gebouw de bestemming wordt onttrokken;
- voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, indien vaststaat dat de geluidsbelasting ter plaatse binnen een termijn van twee jaren zal afnemen tot 35 Kosteneenheden of minder; of
- voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of standplaatsen vervangen die reeds aanwezig zijn.

Naast regels voor nieuwe situaties bevat het Bml ook regels ten aanzien van de maximale geluidsbelasting in reeds bestaande situaties, waarbij onderscheid wordt gemaakt in woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en stand- en ligplaatsen.

Bestaande situaties

Zo bedraagt de maximale geluidsbelasting voor bestaande of vergunde woningen 40 Ke. In de volgende situaties wordt dit echter verhoogd naar 65 Ke:

- Indien de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidsgevoelige ruimten ten minste gelijk is aan wettelijk aangegeven waarden (vastgelegd in de Regeling luchtvaart);
- Indien de woning gebouwd is krachtens een vergunning voor het bouwen waarvoor de aanvraag bij burgemeester en wethouders is ingediend na 14 februari 1983, en de geluidsbelasting in Kosteneenheden volgens de geluidscontouren niet zodanig hoger is dan de geluidsbelasting in Kosteneenheden op de datum waarop de vergunning voor het bouwen is verleend, dat krachtens de eerder genoemde regeling een zwaardere eis aan de geluidwering zou gelden dan de eis die op de laatstbedoelde datum gold bij toepassing van artikel 8 van het Besluit geluidwering gebouwen, dan wel van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2012;
- Indien door Onze Minister een aanbod wordt gedaan voor het treffen van zodanige geluidwerende voorzieningen dat voldaan wordt aan de in de Regeling bedoelde waarden, of;
- Indien door de eigenaar of bewoner geen toestemming wordt gegeven voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek als bedoeld in de genoemde regeling.

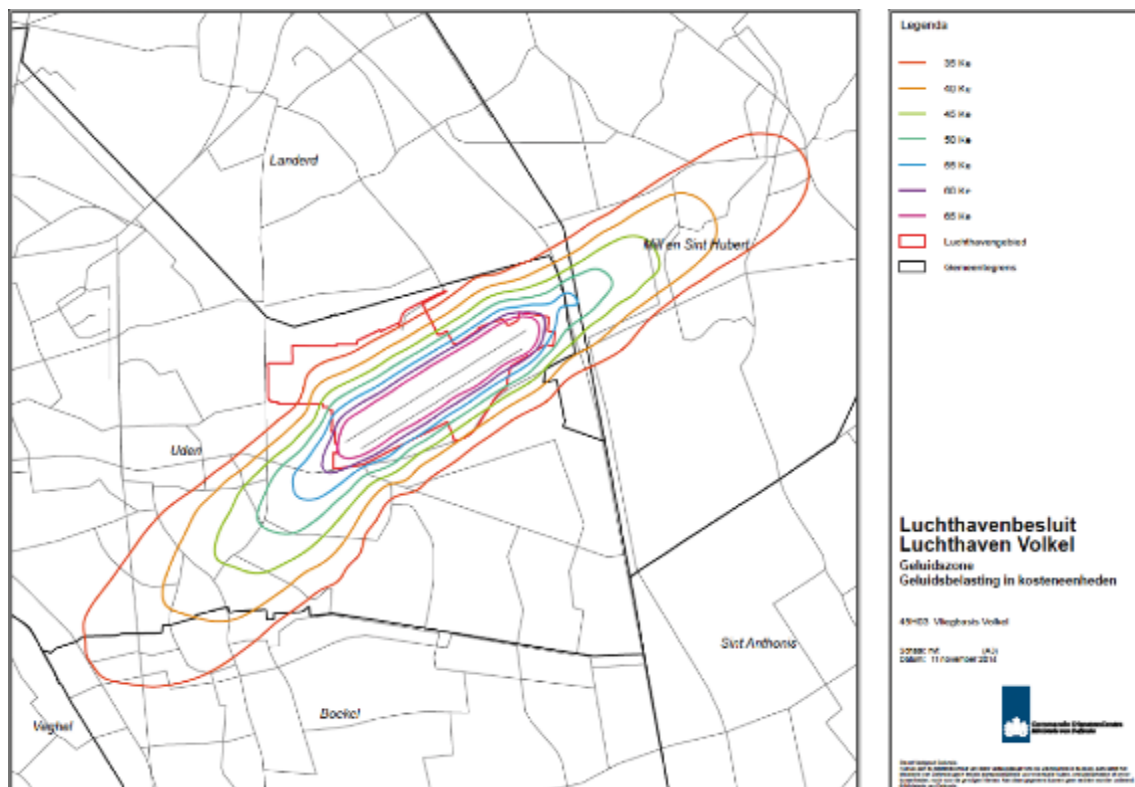
Voor andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen geldt een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 35 Ke. Dit wordt echter verhoogd naar 65 Ke indien:

- de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de geluidsgevoelige ruimten ten minste gelijk is aan de wettelijk aangegeven waarden;
- het andere geluidsgevoelige gebouw gebouwd is krachtens een vergunning voor het bouwen waarvoor de aanvraag bij burgemeester en wethouders is ingediend na 14 februari 1983, en de geluidsbelasting in Kosteneenheden volgens de geluidscontouren niet zodanig hoger is dan de geluidsbelasting in Kosteneenheden op de datum waarop de vergunning voor het bouwen is verleend, dat krachtens de hierboven bedoelde regeling een zwaardere eis aan de geluidwering zou gelden dan de eis die op de laatstbedoelde datum gold bij toepassing van artikel 8 van het Besluit geluidwering gebouwen, dan wel van afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 2012;
- door Onze Minister een aanbod wordt gedaan voor het treffen van zodanige geluidwerende voorzieningen dat voldaan wordt aan de eerder bedoelde waarden; of
- door de eigenaar geen toestemming wordt gegeven voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek als bedoeld in de eerder genoemde regeling.

Voor bestaande lig- en standplaatsen geldt een maximale geluidsbelasting van 40 Ke.

2.2.3 Luchthavenbesluit Volkel

Op 4 september 2015 is het Luchthavenbesluit Volkel vastgesteld. In dit besluit worden het terrein van de luchthaven (het Luchthavengebied) en het beperkingengebied buiten de luchthaven vastgelegd, alsmede de exacte ligging van de Ke-contouren.



Figuur 2. Ke-contouren Luchthaven Volkel

Bovenstaande figuur toont de begrenzing van de Ke-contouren, zoals vastgelegd in bijlage 3 'Kaart geluidszone' van het Luchthavenbesluit Volkel. Hier is goed te zien welk deel van de contouren overlappen met de het grondgebied van de gemeente Mill en Sint Hubert.

3. JURIDISCHE VORMGEVING

3.1 Inleiding

Met dit paraplubestemmingsplan worden de geldende bestemmingsplannen, zoals genoemd in paragraaf 1.2 van deze toelichting en artikel 3.3 van de regels, aangevuld met de nieuwe regeling voor de Ke-contouren, zoals opgenomen in de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding. Daarmee gaat voor alle in paragraaf 1.2 van deze toelichting genoemde bestemmingsplannen dezelfde regeling voor de Ke-geluidscontouren gelden.

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: de verbeelding, de regels en de toelichting. De verbeelding omvat een groot deel van het westelijk deel van het grondgebied van de gemeente Mill en Sint Hubert, en ziet op de gezamenlijke omtrek van de bestemmingsplannen 'Buitengebied Mill en Sint Hubert, Herziening 2018' en 'Mill-Zuid'. Op de verbeelding zijn de Ke-contouren uit het Luchthavenbesluit (zie ook paragraaf 2.2.3) overgenomen als gebiedsaanduidingen. In de regels zijn de verschillende contouren als gebiedsaanduiding juridisch-planologisch verankerd. De verbeelding en regels vormen samen het bindende deel van het bestemmingsplan. In deze toelichting worden onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord.

3.2 Systematiek bestemmingen

3.2.1 Uitleg paraplubestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld als een parapluplan waarmee voor alle bestemmingsplannen binnen het plangebied in Mill en Sint Hubert dezelfde regeling voor de Ke-geluidscontouren gaat gelden. In bestemmingsplannen waarin nog geen regeling voor Ke-geluidcontouren is opgenomen, wordt dit nieuw toegevoegd. In bestemmingsplannen waarin reeds een regeling voor Ke-contouren is opgenomen, zal dit bestemmingsplan de betreffende regeling vervangen.

Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de regeling voor Ke-contouren en beoogt geen wijziging aan te brengen in de overige regels van de vigerende bestemmingsplannen. Zo behoeft er geen verder onderzoek plaats te vinden, en is een nadere verantwoording van bijvoorbeeld waterhuishouding, milieu of archeologie en cultuurhistorie niet noodzakelijk.

De komende jaren zal de regeling voor de Ke-contouren worden opgenomen in de actualisaties van de bestemmingsplannen (of omgevingsplan in het kader van de nieuwe Omgevingswet). Hierdoor zal de werking van dit paraplubestemmingsplan uiteindelijk komen te vervallen.

3.2.2 De regels

Het bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voor de opbouw van de regels is aangesloten bij de geldende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

De regels bestaan uit drie hoofdstukken:

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

Inleidende regels (hoofdstuk 1)

Bij de inleidende regels wordt ingegaan op de begrippen. Bij de begrippen zijn alleen de begrippen opgenomen die betrekking hebben op de Ke-geluidscontouren en in het kader van de aanduidingsregeling nadere definitie behoeven. Voor de overige begrippen zijn de begrippen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. De wijze van meten is niet opgenomen. Hiervoor zijn de bepalingen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. Hiervoor in de plaats is een artikel met het toepassingsgebied opgenomen, waarin wordt beschreven op welke vigerende bestemmingsplannen de in dit bestemmingsplan opgenomen regels ten aanzien van de Ke-geluidscontouren van toepassing zijn. De lijst met vigerende bestemmingsplannen is opgenomen in artikel 3.3 van de regels.

Algemene regels (hoofdstuk 2)

Anti-dubbeltelregel

Het opnemen van de anti-dubbeltelregel in de regels is verplicht gesteld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze standaardbepaling (artikel 3.2.4 Bro) strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Van toepassingverklaring

Met de van toepassing verklaring wordt een tweeledig doel gediend. Enerzijds worden de regels uit het voorliggende bestemmingsplan van overeenkomstige toepassing verklaard op de in het artikel opgenomen bestemmingsplannen van de gemeente Mill en Sint Hubert. Anderzijds worden de huidige regels uit die bestemmingsplannen met betrekking tot de Ke-geluidscontouren buiten werking gesteld.

Algemene aanduidingsregels

De Ke-geluidscontouren zijn als gebiedsaanduiding 'Geluidzone - luchtvaart' opgenomen in de regels van het bestemmingsplan, waarbij er per onderscheidenlijke contour een specifieke regeling is opgenomen. Het betreft de volgende gebiedsaanduidingen:

- Geluidzone – luchtvaart 35 – 40 Ke
- Geluidzone – luchtvaart 40 – 45 Ke
- Geluidzone – luchtvaart 45 – 50 Ke
- Geluidzone – luchtvaart 50 – 55 Ke

De regels uit het Besluit militaire luchthavens, zoals beschreven in paragraaf 2.2.2, zijn per contour vertaald in een bestemmingsplanregeling, die verwijst naar het relevante artikel van het Bml. Zo bestaat iedere regeling uit een omschrijving van de betreffende aanduiding, gevolgd door de relevante bouwregels. De bouwregels maken onderscheid in nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, verandering of gedeeltelijke vernieuwing van bestaande woningen, en verandering of gedeeltelijke vernieuwing van andere geluidsgevoelige gebouwen.

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

Hierin wordt ingegaan op het overgangsrecht voor gebouwen en gebruik (wettelijk verplicht op grond van artikel 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening) en de slotregels (naam van het bestemmingsplan).

4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening. Het is daarom niet nodig een exploitatieplan op te stellen en kostenverhaal is hier niet aan de orde.

4.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

4.2.1 Bestuurlijk overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, overleg plegen met andere betrokken overheden en overheidsdiensten. Aangezien slechts sprake is van het juridisch-planologische verankeren van reeds bestaande wettelijke regelingen in de bestemmingsplannen van de gemeente Mill en Sint Hubert is geen vooroverleg gevoerd.

De Veiligheidsregio/Brandweer Brabant-Noord heeft per e-mailbericht d.d. 21 juli 2021 met bijbehorende advies d.d. 19 juli 2021 aangegeven, dat zij afziet van het geven van advies omdat het bestemmingsplan geen voor de veiligheidsregio relevante zaken bevat die worden aangepast.

Het Waterschap Aa en Maas/Planadvies heeft per e-mailbericht d.d. 4 augustus 2021 aangegeven, dat het bestemmingsplan hen geen aanleiding geeft tot het indienen van een zienswijze of reactie omdat het planvoornemen niet direct een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt en geen raakvlak heeft met hun waterbelangen.

4.2.2 Inspraak

Aangezien slechts sprake is van het juridisch-planologisch verankeren van reeds bestaande wettelijke regelingen in de bestemmingsplannen van de gemeente Mill en Sint Hubert, is voor dit bestemmingsplan geen inspraakprocedure doorlopen.

4.2.3 Zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen, vanaf 29 juli 2021 tot en met 8 september 2021. Tijdens deze periode konden zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend. Er is gedurende deze periode één zienswijze ontvangen. Deze zienswijze is in de 'Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen'¹ in de separate bijlage samengevat en voorzien van een reactie. Naast de uit de zienswijze voortvloeiende

¹ Gemeente Mill en Sint Hubert, Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan 'Mill, Parapluplan Ke-geluidscontouren', d.d. 9 december 2021

aanpassingen zijn enkele ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. Deze zijn eveneens in voornoemde Nota opgenomen”.

