

Nota van Zienswijzen



Gemeente
Halderberge

Plan: Ontwerp bestemmingsplan Airparc Seppe	
Ter inzage:	Vanaf 1 november 2012 t/m 12 december 2012
Aantal zienswijzen :	1. Provincie 2. Rucphen 3. NV Nederlandse Gasunie 4. Brabantse Milieufederatie 5. 141 omwonenden 6. Platform Behoud Natuur en Milieu West Brabant 7. Mw kroon 8. Dhr Lucassen 9. Dhr. Engelen
Wijzigingen Bestemmin gsplan:	- Aanpassing Toelichting met verduidelijking waarom dit bestemmingsplan nodig is. - De Toelichting zal geactualiseerd worden nu Provinciale Staten hebben besloten tot wijziging van de Verordening Ruimte. - De Toelichting op het bestemmingsplan zal aangepast worden op de structuurvisie, die inmiddels ter inzage heeft gelegen. - De Toelichting op het bestemmingsplan zal aangepast worden met een verwijzing naar het provinciaal waterplan en de passage m.b.t. het grondwaterbeschermingsgebied wordt overgenomen. Dit is opgenomen in paragraaf 4.9. - Gedeelte van de bedrijfsontwikkeling is onder een uitwerkingsbevoegdheid geschaard, zodat er geen directe bouwtitel voor de gehele ontwikkeling is; - In de regels is opgenomen een maximale maat van 5.000 m2 per bedrijf. - In het bestemmingsplan is opgenomen dat het maximaal aantal m2 aan bebouwing van de bedrijfsontwikkeling 3 ha mag bedragen; - Het woord "onevenredig" wordt in de regels onder lid 8.3 alsmede in 8.3.2 weggehaald. - De regels met betrekking tot artikel 8 (leiding-gas) worden aangepast zodoende dat bouwwerken ten diensten van de leiding mogen worden gebouwd.

	- De Toelichting zal worden aangevuld met de bevindingen uit het aanvullende separate onderzoek van februari 2013 en het onderzoek akoestisch grondgeluid Airparc Seppe zal als bijlage bij de toelichting worden opgenomen. - De Toelichting zal worden aangevuld met een toelichting ten aanzien van de woningen aan de Oude Antwerpse Postbaan, want die werden in de Toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan ten onrechte niet genoemd. - Ambtelijke wijzigingen * Aan het bestemmingsplan wordt de Oplegnotitie d.d. 8 februari 2013 behorende bij het Luchtkwaliteitonderzoek toegevoegd. * Aan de toelichting is de Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant toegevoegd. * Aan de toelichting is de ontwerpstructuurvisie Halderberge 2025 toegevoegd. * In de toelichting is in paragraaf 4.3 de ecologische verbindingszone De Kibbelvaart toegevoegd en de resultaten van het veldbezoek d.d. 14 februari 2013. * In de regels is het begrip 'bouwlaag' geschrapt alsmede bijbehorende bepalingen. * In de regels is het begrip 'bouwperceel', 'bouwperceelgrens' alsmede het artikel 'toepassing van maten aangepast ter verduidelijking'. * In de regels is de maximumbouwhoogte afgestemd op de algemene hoogteregeling in artikel 12.2. * In de regels is een regeling opgenomen voor maximum kaveloppervlak alsmede een afwijkingsbevoegdheid daarvan.
--	---

Primair wordt aangegeven dat het plan in strijd is met de vigerende verordening ruimte. Aangegeven wordt dat een wijzigingsprocedure aanhangig is. Er kan pas overgegaan worden met de vaststelling van het bestemmingsplan nadat provinciale Staten besloten heeft over de wijziging van de verordening Ruimte.

Toetsend aan de gewijzigde verordening ruimte zoals deze ter inzage heeft gelegen wordt geconstateerd dat er nog de volgende strijdigheden zijn:

- Het principe van zorgvuldig ruimte gebruik is onvoldoende toegepast door het gehele terrein een bedrijfsbestemming te geven met rechtstreekse bouwtitel;
- De maximale maat van 5.000 m² die geldt voor bedrijven bij kernen in landelijk gebied niet is vastgelegd en een verantwoording als bedoeld in artikel 3.8 leden 3 en 4 Vr ontbreekt;

In de toelichting ontbreekt een verwijzing naar het provinciaal waterplan.

Verder wordt geadviseerd de passage in de toelichting over het grondwaterbeschermingsgebied te wijzigen.

Reactie gemeente

Met betrekking tot het moment van vaststelling van het bestemmingsplan is rekening gehouden met het feit dat PS eerst moeten besluiten tot de aanpassing van de Verordening Ruimte. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan is dit reeds geschied met het besluit van Provinciale Staten van 22 februari jl. zodat de strijdigheid is weggenomen. De Toelichting wordt hierop aangepast.

Een gedeelte van de bedrijfsbestemming (fase 3 en 4) wordt ondergebracht in een uitwerkingsbevoegdheid. Hiermee is niet voor de gehele bedrijfsbestemming een directe bouwtitel beschikbaar.

In de regels wordt opgenomen een maximale maat van 5.000 m² per bedrijf.

De Toelichting wordt aangevuld met een verwijzing naar het provinciaal waterplan. Dit is opgenomen in paragraaf 4.9 Water; de waterparagraaf.

De passage m.b.t. het grondwaterbeschermingsgebied wordt gewijzigd conform de formulering zoals is voorgesteld in de zienswijze.

Aanpassingen plan

- De Toelichting zal geactualiseerd worden nu Provinciale Staten hebben besloten tot wijziging van de Verordening Ruimte.
- De Toelichting op het bestemmingsplan zal aangepast worden met een verwijzing naar het provinciaal waterplan en de passage m.b.t. het grondwaterbeschermingsgebied wordt overgenomen.
- Uitwerkingsbevoegdheid wordt opgenomen voor fase 3 en 4
- In de regels wordt opgenomen een maximale maat van 5.000 m² per bedrijf

De voorgestelde mogelijkheden voor het ontwikkelen van een bedrijventerrein voor luchtvaart gebonden activiteiten op de bewuste locatie kunnen wij ondersteunen.

Wel dient de omvang van het bedrijventerrein zich te beperken tot 3 ha (1), zoals regionaal is afgestemd en dient de behoefte voor luchtvaart gebonden bedrijven feitelijk aangetoond te worden(2).

Reactie gemeente*Ten aanzien van 1:*

Het bouwplan voldoet aan hetgeen regionaal is afgesproken. In het bestemmingsplan wordt specifiek opgenomen dat het aantal netto vierkante meters bedrijfsoppervlak niet meer dan 30.000 m² mag bedragen. De oppervlakte van de bouwvlakken is hierop aangepast.

Ten aanzien van 2:

In opdracht van het vliegveld is door ZKA consultants en planners een onderzoek gedaan naar de potentiële marktvraag. Op verzoek van de gemeente is aan het onafhankelijke bureau REWIN om een reactie gevraagd op dit onderzoek. Uit het Rewin onderzoek (zie de ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan) blijkt onder meer dat de opzet van Seppe Airparc zodanig is dat er een zeer hoogwaardige vestigingsmogelijkheid geboden wordt die zeker aan zal spreken en waarbij zij geen problemen verwachten ten aanzien van de acquisitie. Tevens blijkt uit de concrete belangstelling dat er voldoende behoefte bestaat voor deze ontwikkeling daar dit een specifieke bedrijfsbestemming gegeven wordt, namelijk luchtvaartgebonden bedrijvigheid.

Een gedeelte van de bedrijfsbestemming (fase 3 en 4) wordt ondergebracht in een uitwerkingsbevoegdheid. Hiermee is niet voor de gehele bedrijfsbestemming een directe bouwtitel beschikbaar.

Aanpassingen plan

- Uitwerkingsbevoegdheid wordt opgenomen voor fase 3 en 4

Na afloop van de inzagetermijn van het voorontwerpbestemmingsplan heeft de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan over het afwijken van bouwregels binnen de dubbelbestemming "Leiding-Gas". Volgens deze uitspraak is de bepaling opgenomen in artikel 7.3 "afwijken van de bouwregels" in strijd met het bepaalde in artikel 14 derde lid Bevb. In de Bevb is namelijk bepaald dat de veiligheid van de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet mag worden geschaad en geen kwetsbaar object mogen worden toegelaten. De Bevb biedt geen mogelijkheid voor beoordelingsvrijheid. Gelet hierop wordt gevraagd het woord "onevenredig" zowel in lid 7.3 als in 7.3.2 te verwijderen.

Verder wordt verzocht het artikel "leiding-gas" zodanig aan te passen dat alleen bouwwerken ten dienste van de leiding mogen worden gebouwd en dat overige gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, niet zijn toegestaan.

Reactie gemeente

De gemeente kan instemmen met de reactie van de Gasunie.

Aanpassingen plan

- Het woord "onevenredig" wordt uit de regels gehaald.
- De regels worden aangepast zodoende dat bouwwerken ten dienste van de leiding mogen worden gebouwd.

- (1) Eerst dienen die gebieden die aangewezen zijn als bestaand stedelijk gebied benut worden. Er is nog voldoende ontwikkelingsruimte binnen bestaand stedelijk gebied;
- (2) De ontwikkeling is niet meegenomen in de gemeentelijke structuurvisie;
- (3) Er is nog ruimte beschikbaar op 'Aviolanda';
- (4) Het plangebied is gelegen in een drinkwaterbeschermingsgebied;
- (5) De ontwikkeling doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit;
- (6) Het is wenselijk de luchtvaart gebonden bedrijvigheid te concentreren;
- (7) Er had een plan-MER en een passende beoordeling gemaakt moeten worden vanwege de behoorlijke verkeerstoename.

Reactie gemeente

Ten aanzien van 1:

Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan en de bijlagen dat deze uitbreiding gewenst is vanwege de behoefte van de zakelijke markt en dat daarvoor de bestaande voorzieningen, inrichting en bebouwing niet toereikend en niet geschikt zijn. Bij de zogenaamde "pitch" waarbij de aandelen van het vliegveld werden verkocht door de 13 gemeenten en de kamer van koophandel, is gekeken naar de partij die de beste business case had, juist met het oog op de zakelijke markt. Ten behoeve van de ontwikkeling van de zakelijke markt is van het belang om het voor zakelijke vluchten bedoelde bedrijfsgedeelte duidelijk te onderscheiden en te scheiden van het recreatieve deel. Uit de toelichting blijkt dat die scheiding van de beide segmenten en daarmee de ontwikkeling van het zakelijke deel niet is te realiseren binnen het bestaande stedelijk gebied. Ook zijn bedrijventerreinen in de omgeving vanwege de specifieke bedrijvigheid van luchtvaart gebonden activiteiten niet geschikt.

Inmiddels hebben Provinciale Staten op 22 februari jl. juist in verband met de behoefte aan de uitbreiding van het stedelijk gebied ten behoeve van Seppe Airparc besloten om de Verordening Ruimte te wijzigen.

Ten aanzien van 2:

In het kader van de inspraak heeft u als "Stakeholder" een concept-structuurvisie toegezonden gekregen (digitale link). Hierin is de ontwikkeling Airparc Seppe reeds opgenomen. U heeft hierop niet gereageerd. Inmiddels is de ontwikkeling opgenomen in de ontwerpstructuurvisie die die voor een ieder ter inzage heeft gelegen. In paragraaf 5 wordt ingegaan op de uitbreiding van vliegveld Seppe:

"Seppe Airport springt in op een snelgroeiende luchtvaartsegment, de markt van zakencharters. Deze markt is, in tegenstelling tot de zakelijke lijnvluchten, regio gebonden. Ook op het onderhoudsgebied is er marktvraag aan te trekken. Om deze markten te bedienen is aanpassing en uitbreiding van Seppe Airport noodzakelijk. Hiertoe is het Masterplan Seppe Airparc ontwikkeld met als basisuitgangspunt het fysiek en functioneel koppelen van (nieuwe) bedrijfsbebouwing aan het bestaande vliegveld. Belangrijk hierbij is dat het groene karakter van het gebied blijft bestaan. De planologische procedure voor uitbreiding is gestart."

De structuurvisie zal beschreven worden in de toelichting.

Ten aanzien van 3:

Door de provincie wordt ook aangegeven dat de ontwikkeling Airparc Seppe een positieve ontwikkeling voor de gehele regio West-Brabant is vanwege het specifieke segment, dat past binnen de economische cluster maintenance. Maintenance is een speerpunt van het economisch beleid van de regio West-Brabant. Achter die term horen begrippen thuis als

onderhoud, revisie, reparatie, vervanging en vernieuwing, kortom: al wat nodig is om fabrieken, productiebedrijven, installaties en transportmiddelen zo soepel mogelijk te laten draaien.

Hierbij kan ook worden verwezen naar de Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant 10 december 2010 van provinciale Staten. Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is volgens de Nota te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. In de Nota ondersteunt de Provincie de ontwikkeling van de luchthavens met het oog op de kleine zakelijke luchtvaart.

In de nota zelf wordt op in paragraaf 2.1.4 specifiek ingezoomd op Seppe Airport:

"Seppe Airport geeft prioriteit aan de groei van het zakelijk verkeer. Het streven is om het aantal vliegbewegingen te verhogen binnen de huidige geluidzone tot 58.000 per jaar (nu ca. 55.000). Er zijn nog geen bedrijventerreinen in de directie omgeving die een directe relatie hebben met het vliegveld. Aan de zuidzijde zijn wel plannen om de luchthaven uit te breiden met luchthavengebonden bedrijvigheid.

West-Brabant is een belangrijke logistieke regio, met een strategische ligging tussen de twee mainports Antwerpen en Rotterdam. Dit biedt kansen voor de economische ontwikkelingen en groei van de werkgelegenheid. Hiervoor zijn een goede bereikbaarheid en leefbaarheid basisvoorwaarden. Tegelijkertijd ontstaat door de spin-off van deze twee mainports druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) in de regio. Een duurzaam evenwicht tussen beide is noodzakelijk. Seppe Airport kan een aanvullende rol spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. Potentiële afnemers/klanten zijn aanwezig het catchment area van Seppe; de grote steden Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Tilburg. Maintenance Valley/Aviolada in Woensdrecht kan in de toekomst kansen bieden. Ook de opleidingsschool voor verkeersvlieger speelt in dit verband een rol."

In aanvulling op het geen in voormelde Nota al is aangegeven, geldt dat het bij vliegveld Woensdrecht (Aviolanda) om een bedrijfsontwikkeling gaat die specifiek is gericht op vliegtuig onderhoud voor bedrijven met een grootte van minimaal 3.000 m² tot maximaal 30.000 m².

Vliegbasis Gilze Rijen is een militaire vliegbasis en militair gebruik is de hoofdfunctie van het terrein (Op een militaire luchtbasis is het in beginsel verboden commerciële vliegactiviteiten uit te voeren en bouwwerken etc. op te richten.

Van dit verbod kan slechts worden afgeweken bij vergunning, vrijstelling of ontheffing.. In de praktijk is gebleken dat de voornoemde vergunningsregeling een serieus obstakel kan vormen voor voorgenomen ontwikkelingen; vergunningaanvragen worden geregeld afgewezen. Verder is ook de toegang tot militaire luchthavens aan banden gelegd vanwege o.a. veiligheidsmotieven; er is dan ook geen onbelemmerde toegang tot deze locaties. Zelfs wanneer er al een vergunning voor medegebruik wordt verleend, vormen de strenge veiligheidsregels een belemmering voor een ongestoorde bedrijfsuitoefening (o.a. m.b.t. luchtvaartgerelateerde bedrijven etc), zoals deze bij Seppe Airparc voor ogen wordt gestaan.

De ontwikkeling Airparc Seppe richt zich op de kleinere bedrijven breder dan enkel vliegtuig onderhoud, tot maximaal 5.000 m². Bedrijven die dus niet terecht kunnen op Aviolanda en Gate 2, kunnen terecht op Airparc Seppe. Hierdoor is de ontwikkeling Airparc Seppe een aanvulling op de ontwikkeling Aviolanda alsmede Gate 2.

Ten aanzien van 4:

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat het plangebied is gelegen in het waterbeschermingsgebied Seppe, de 'boringvrijzone' alsmede de '25-jaarszone'. Op basis van de provinciale milieuverordening geldt hier een meldingsplicht voor activiteiten binnen deze gebieden. Op voorhand is hierover reeds contact geweest om te kijken welke maatregelen/voorzieningen getroffen moeten worden om te voorkomen dat schadelijke stoffen in het grondwater terecht kunnen komen.

Zie ook in dit verband de zienswijze van Gedeputeerde Staten van 7 december 2012 en het verzoek om de toelichting nog een formulering op te nemen in verband met de meldingsplicht in de Provinciale Milieuverordening, aan welk verzoek in het definitieve plan gevolg is gegeven.

Hier wordt ook nog eens expliciet gewezen op de door Oranjewoud uitgevoerde Watertoets d.d. 20 juli 2012, meer in het bijzonder de daar op genomen conclusies en aanbevelingen alsmede de randvoorwaarden die door het Waterschap Brabantse Delta zijn aangegeven **bijlage 3** bij het bestemmingsplan, waarmee bij het aanvragen van de omgevingsvergunning en de Waterwetvergunning alsmede de melding ingevolge de Provinciale Milieuverordening rekening gehouden wordt, zodat afdoende gewaarborgd is dat de betreffende maatregelen ook genomen zullen worden.

Ten aanzien van 5:

Conform het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is het oostelijk deel van de ontwikkeling Airparc Seppe aangewezen met de enkelbestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden' met de nadere functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels'. Het gebied dat aangewezen is met de nadere functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels' is groter dan het gebied waar het bestemmingsplan Seppe Airparc betrekking op heeft. Verder heeft een klein gedeelte een woonbestemming gekregen. Deze woning is inmiddels afgebrand en verwijderd. De achtertuin van de woning heeft in het bestemmingsplan Buitengebied de bestemming 'Bos' gekregen. Het overige gebied is hoofdzakelijk als 'agrarisch' bestemd.

Uit **bijlage 4** bij het ontwerpbestemmingsplan paragraaf 2.3 blijkt wat de deskundig ecoloog van Oranjewoud op 22 juni 2010 heeft aangetroffen. Daar wordt beschreven dat het plangebied voornamelijk betreft graslanden, struweel en bosschage waarbij de volgende biotopen zijn aangetroffen:

Bebouwing
Agrarisch gebied/grasland
Watergang
Bosschage
struweel

Het betreffende gebied kenmerkt zich tot grasland dat intensief gemaaid wordt. Tevens bevinden zich binnen het gebied enkele solitaire bomen. Er is dan ook geen sprake van struweel op enkele solitaire bomen na.

De bomen binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels' worden voor het merendeel gekapt.
Binnen de ontwikkeling Airparc Seppe komen meerdere solitaire bomen alsmede bomenrijen terug. Daarnaast vindt groencompensatie plaats middels een financiële bijdrage aan het gemeentelijk groenfonds (binnen fonds bovenwijkse voorzieningen). Dit is allemaal afgesproken en vastgelegd in de anterieure overeenkomst die op voet van

artikel 6:24 Wro met Airparc Seppe is gesloten.

De aanwezige landschappelijke waarde worden dan ook niet wezenlijk aangetast. Er kan gesteld worden dat de komende jaren juist sprake zal zijn van meer struweel.

Van andere natuur en/of ecologische verwachtingswaarden is binnen het plangebied geen sprake, gezien het huidige agrarische gebruik van de gronden. Deze worden dan ook niet aangetast.

In het kader van archeologische waarden is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek.

Hieruit wordt geconcludeerd: *"Er zijn geen archeologische indicatoren of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van een vindplaats aangetroffen. Door de aanwezigheid van een vochtige laagte en de waarschijnlijk natte omstandigheden in het verleden ter plaatse van het plangebied is het niet aannemelijk dat bewoning heeft plaatsgevonden."*

Archeologische waarden worden dan ook niet geschaad.

De ontwikkeling van de EHS van de Kibbelvaart wordt door deze ontwikkeling Airparc Seppe niet geschaad. De Kibbelvaart is op ongeveer 250 meter van het plangebied gelegen. De ontwikkelingen van de EHS is op een grotere afstand gelegen. Juist de inrichting van Airparc Seppe met waterpartijen/poelen aansluitend op de Kibbelvaart versterkt de EHS voor amfibieën.

Aantasting van de waarden zoals gesteld is dan ook niet aan de orde.

Ten aanzien van 6:

Zie antwoord op 3.

Ten aanzien van 7:

De m.e.r.-plicht is voor een belangrijk deel geregeld in het Besluit m.e.r. dat volgt uit art. 7.2 Wm. Op basis hiervan is er geen m.e.r.-plicht. Ook op basis van de natuurbeschermingswet is een passende beoordeling niet benodigd. Wel is voor deze ontwikkeling gekozen voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling, welke als bijlage is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Aanpassingen plan

Aanpassing Toelichting met verduidelijking waarom dit bestemmingsplan nodig is en aanpassen aan de actualiteit m.b.t. de Verordening Ruimte

De Toelichting op het bestemmingsplan zal aangepast worden op de structuurvisie die inmiddels ter inzage heeft gelegen..

Samengevat vrezen de omwonenden voor geluidsoverlast van helikopters, meer in het bijzonder in verband de vestiging van een helikopterschool. Zij stellen ook dat juist in verband met de mogelijke vestiging van de helikopterschool een MER gewenst is.

Reactie gemeente

In het bestemmingsplan is steeds gerekend met hetgeen aan geluidsruimte is vergund en aantallen vliegbewegingen. Binnen de vergunde ruimte is nog een beperkte groei mogelijk, maar dit staat geheel los van dit bestemmingsplan. De handhaving van het geluid als gevolg van de vliegbewegingen en het aantal vliegbewegingen is een bevoegdheid van de provincie en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Airparc Seppe. Het geluid van het 'warmdraaien' en taxiën valt mede onder het luchthavenbesluit en behoort tot de bevoegdheid van de provincie. Volledigheidshalve is op 12 februari 2013 nog een aanvullend separaat akoestisch onderzoek uitgevoerd (akoestisch grondgeluid Airparc Seppe). Het onderzoek wordt bij het bestemmingsplan gevoegd en de Toelichting zal hierop aangepast worden.

Wat betreft de helikopterschool is het zo dat in 2012 een principeaanvraag daartoe is gedaan maar deze aanvraag is ingetrokken en deze aanvraag zal ook niet worden doorgezet. Dit neemt niet weg dat het wenselijk is om de mogelijkheid open te houden, gelet ook op de specifieke bestemming voor luchtvaartgebonden bedrijven. In de beschrijving van het bedrijvenprofiel van de luchtvaartgebonden bedrijven is opgenomen dat gedacht kan worden aan opleidings-trainingsinstituten c.q. faciliteiten gericht op de luchtvaart. Als er een initiatief op dit gebied zou komen zal dit in elk geval plaats dienen te vinden binnen de vergunde ruimte en vliegbewegingen van het luchthavenbesluit en levert dit derhalve geen extra belasting op.

Wat betreft de mer: De m.e.r.-plicht is voor een belangrijk deel geregeld in het Besluit m.e.r. dat volgt uit art. 7.2 Wm. Op basis hiervan is er geen m.e.r.-plicht. Ook op basis van de natuurbeschermingswet is een passende beoordeling niet benodigd. Wel is voor deze ontwikkeling gekozen voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling, welke als bijlage is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Een afzonderlijke MER is derhalve niet nodig.

Aanpassingen plan:

De Toelichting zal worden aangevuld met de bevindingen uit het aanvullende separate onderzoek van februari 2013 en het onderzoek akoestisch grondgeluid Airparc Seppe zal als bijlage bij de Toelichting worden opgenomen.

1. De crisis- en herstelwet is niet van toepassing;
2. De gemeenteraad van Halderberge is niet bevoegd het bestemmingsplan vast te stellen;
3. De ontwikkeling Airparc Seppe is regionaal niet afgestemd;
4. De behoefte voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid is onvoldoende aangetoond;
5. 'Luchtvaartgebondenheid' kan gewijzigd worden in 'Landingsbaan gebondenheid';
6. Het percentage voor ondergeschikte functie is te hoog;
7. De ontheffingsbevoegdheid die opgenomen is in artikel 3.4.1.c maakt het mogelijk hier andere bedrijven te vestigen dan 'luchtvaart gebonden';
8. De maximale bouwhoogte van 18 meter is te hoog;
9. De terminal moet binnen de bestemming 'Verkeer-Luchthaven' vallen;
10. De reclamemast is onwenselijk en kan lichtvervuiling veroorzaken;
11. In de VNG-lijst bedrijven- en milieuzonering ontbreekt hangaars, taxibaan of terminal;
12. De economische onderbouwing is ontoereikend;
13. In de regio zijn voldoende andere alternatieven waardoor de noodzaak voor deze ontwikkeling ontbreekt;
14. De arbeidsgroei is niet realistisch voor het vliegveld Seppe. Hierdoor ontbreekt de noodzaak voor wijziging van het bestemmingsplan;
15. De groei van het aantal vliegtuigen is een indicator dat de groeicijfers ongeloofwaardig zijn. Hierdoor ontbreekt de noodzaak voor wijziging van het bestemmingsplan;
16. Het aanwijzingsbesluit limiteert de groei en daardoor is de ontwikkeling buitenproportioneel;
17. De werkgelegenheidsgroei is niet reëel;
18. Er ontbreekt een zorgvuldige afweging t.o.v. de bruto oppervlak, de daarmee samenhangende normering en de prognose cijfers. Een zorgvuldige afweging ontbreekt;
19. De ontwikkeling valt buiten de programma afspraken met de provincie ten aanzien bedrijfs- en kantoorruimte. Deze programma-afspraken zijn reeds te ruim;
20. De ontwikkeling is in strijd met de Verordening ruimte en de daarin opgenomen voorwaarde van zorgvuldig ruimtegebruik.
21. De ontwikkeling is in strijd met toekomst visies en verordeningen;
22. De ontwikkeling loopt vooruit op een wijziging van de Verordening ruimte;
23. De massaliteit van de bebouwing passen niet in de omgeving en gaat ten koste van landschappelijke- en natuurwaarden;
24. De ontwikkeling is gelegen in grondwaterbeschermingsgebied Seppe en levert een bedreiging voor de waterkwaliteit;
25. De ontwikkeling is in strijd met de visie omtrent de ontwikkeling van de EHS Kibbelvaart;

Reactie gemeente*Ten aanzien van 1:*

Ingevolge artikel 1.1, aanhef en onder a, van de Chw, voor zover hier van belang, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten.

In categorie 3, onder 3.1, van bijlage I van de Chw, voor zover hier van belang, wordt als

categorie ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, aangemerkt:

6. luchthavens

6.1. ontwikkeling en verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit is vereist dan wel krachtens de Luchtvaartwet een aanwijzingsbesluit is vereist.

Zoals u ook zelf aangeeft in uw zienswijze, is het benodigd het vigerende luchthavenbesluit aan te passen op deze ontwikkeling omdat de gebieden die behoren tot het vliegveld gewijzigd worden.

De Crisis- en herstelwet is dan ook van toepassing. Hier zit geen discretionaire bevoegdheid voor de gemeente bij; het gaat er dus ook niet om of het redelijk is of niet.

Ten aanzien van 2:

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan bepaald. De gemeente is ingevolge van artikel 3.1 lid 1 Wro bevoegd een bestemmingsplan vast te stellen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt getoetst op de uitvoerbaarheid van het plan, met inbegrip van de wijziging van het luchthavenbesluit. De wet schrijft niet voor dat er eerst een wijziging van het luchthavenbesluit genomen moet worden.

Momenteel loopt er een procedure voor '1 op 1' overzetting van het oude aanwijzingsbesluit van de minister naar een nieuw luchthavenbesluit door de provincie Noord-Brabant. Dit is noodzakelijk vanwege de wijziging in de Wet Luchtvaart. Omdat de plannen van Airparc Seppe nog niet voldoende concreet waren zijn deze niet in het ontwerpbesluit van de provincie meegenomen. Tegen het ontwerp besluit is door het vliegveld een zienswijze ingediend, mede gericht om de ontwikkeling Airparc Seppe mogelijk te maken. Vanuit het uitgangspunt dat dit luchthavenbesluit een één op één omzetting betekent wordt de aanpassing van de begrenzing in het gebied waarschijnlijk niet in deze besluitvorming meegenomen worden. In verband daarmee zal het vliegveld Seppe een separaat verzoek indienen voor aanpassing van de begrenzing van het luchthavenbesluit, als dat eenmaal is genomen.

De wijziging van het luchthavenbesluit als gevolg van de ontwikkeling Airparc Seppe heeft enkel betrekking op de gronden die behoren tot de luchthaven en niet op het aantal toegestane vliegbewegingen. Omdat het enkel een wijziging van het luchthavengebied betreft is, gelet op het beleid van de Provincie, de verwachting gerechtvaardigd dat dit geen beletsel is voor de uitvoering van het plan.

Ten aanzien van 3:

De ontwikkeling Airparc Seppe is in het Regionaal ruimtelijke overleg van 20 juni 2012 besproken. Het volgende is daarin besloten zoals op te maken is uit het verslag van deze vergadering:

"De vergadering stemt in met -de verdeling van- het programma bedrijventerreinen tot het jaar 2020, als aangegeven in tabel 4b van de Regionale Agenda Werklocaties West-Brabant (versie 1 juni 2012). Hiermee is voldaan aan de voorwaarden van artikel 12.4, sub c, van de Provinciale Verordening Ruimte."

Ten aanzien van 4:

Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan en de bijlagen dat deze uitbreiding gewenst is vanwege de behoefte van de zakelijke markt

en dat daarvoor de bestaande voorzieningen, inrichting en bebouwing niet toereikend en niet geschikt zijn. Bij de zogenaamde "pitch" waarbij de aandelen van het vliegveld werden verkocht door de 13 gemeenten en de kamer van koophandel, is gekeken naar de partij die de beste business case had, juist met het oog op de zakelijke markt. Ten behoeve van de ontwikkeling van de zakelijke markt is van het belang om het voor zakelijke vluchten bedoelde bedrijfsgedeelte duidelijk te onderscheiden en te scheiden van het recreatieve deel. Uit de toelichting blijkt dat die scheiding van de beide segmenten en daarmee de ontwikkeling van het zakelijke deel niet is te realiseren binnen het bestaande stedelijk gebied. Ook zijn bedrijventerreinen in de omgeving vanwege de specifieke bedrijvigheid van luchtvaart gebonden activiteiten niet geschikt.

Inmiddels hebben Provinciale Staten op 22 februari jl. juist in verband met de behoefte aan de uitbreiding van het stedelijk gebied ten behoeve van Seppe Airparc de Verordening Ruimte te wijzigen.

In opdracht van het vliegveld is door ZKA consultants en planners een onderzoek gedaan naar de potentiële marktvraag. Op verzoek van de gemeente is aan het onafhankelijke bureau REWIN om een reactie gevraagd op dit onderzoek. Uit het Rewin onderzoek (zie de ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan) blijkt onder meer dat de opzet van Seppe Airparc zodanig is dat er een zeer hoogwaardige vestigingsmogelijkheid geboden wordt die zeker aan zal spreken en waarbij zij geen problemen verwachten ten aanzien van de acquisitie. Tevens blijkt uit de concrete belangstelling dat er voldoende behoefte bestaat voor deze ontwikkeling daar dit een specifieke bedrijfsbestemming gegeven wordt, namelijk luchtvaartgebonden bedrijvigheid.

Hierbij kan ook worden verwezen naar de Beleidsnota Luchtvaart Noord- Brabant 10 december 2010 van provinciale Staten. Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is volgens de Nota te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. In de Nota ondersteunt de Provincie de ontwikkeling van de luchthavens met het oog op de kleine zakelijke luchtvaart.

In de nota zelf wordt op in paragraaf 2.1.4 specifiek ingezoomd op Seppe Airport: *"Seppe Airport geeft prioriteit aan de groei van het zakelijk verkeer. Het streven is om het aantal vliegbewegingen te verhogen binnen de huidige geluidzone tot 58.000 per jaar (nu ca. 55.000). Er zijn nog geen bedrijventerreinen in de directe omgeving die een directe relatie hebben met het vliegveld. Aan de zuidzijde zijn wel plannen om de luchthaven uit te breiden met luchthavengebonden bedrijvigheid.*

West-Brabant is een belangrijke logistieke regio, met een strategische ligging tussen de twee mainports Antwerpen en Rotterdam. Dit biedt kansen voor de economische ontwikkelingen en groei van de werkgelegenheid. Hiervoor zijn een goede bereikbaarheid en leefbaarheid basisvoorwaarden. Tegelijkertijd ontstaat door de spin-off van deze twee mainports druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) in de regio. Een duurzaam evenwicht tussen beide is noodzakelijk. Seppe Airport kan een aanvullende rol spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. Potentiële afnemers/klanten zijn aanwezig het catchment area van Seppe; de grote steden Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Tilburg. Maintenance Valley/Aviolada in Woensdrecht kan in de toekomst kansen bieden. Ook de opleidingsschool voor verkeersvlieger speelt in dit verband een rol."

In aanvulling op het geen in voormelde Nota al is aangegeven, geldt dat het bij vliegveld Woensdrecht (Aviolanda) om een bedrijfsontwikkeling gaat die specifiek is gericht op vliegtuig onderhoud voor bedrijven met een grootte van minimaal 3.000 m² tot maximaal 30.000 m².

Vliegbasis Gilze Rijen is een militaire vliegbasis en militair gebruik is de hoofdfunctie van het terrein. Op een militaire luchtbasis is het in beginsel verboden commerciële vliegactiviteiten uit te voeren en bouwwerken etc. op te richten.

Van dit verbod kan slechts worden afgeweken bij vergunning, vrijstelling of ontheffing.. In de praktijk is gebleken dat de voornoemde vergunningsregeling een serieus obstakel kan vormen voor voorgenomen ontwikkelingen; vergunningaanvragen worden geregeld afgewezen. Verder is ook de toegang tot militaire luchthavens aan banden gelegd vanwege o.a. veiligheidsmotieven; er is dan ook geen onbelemmerde toegang tot deze locaties. Zelfs wanneer er al een vergunning voor medegebruik wordt verleend, vormen de strenge veiligheidsregels een belemmering voor een ongestoorde bedrijfsuitoefening (o.a. m.b.t. luchtvaartgerelateerde bedrijven etc), zoals deze bij Seppe Airparc voor ogen wordt gestaan.

De ontwikkeling Airparc Seppe richt zich op de kleinere bedrijven breder dan enkel vliegtuig onderhoud, tot maximaal 5.000 m². Bedrijven die dus niet terecht kunnen op Aviolanda en Gate 2, kunnen terecht op Airparc Seppe. Hierdoor is de ontwikkeling Airparc Seppe een aanvulling op de ontwikkeling Aviolanda alsmede Gate 2. Dit wordt zowel door Airparc Seppe als Aviolanda en Rewin onderschreven.

Om geen directe bouwtitel mogelijk te maken voor het gehele plan is een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen ter zake fase 3 en 4.

Ten aanzien van 5:

In de bestemmingsomschrijving van Artikel 3 wordt (niet uitputtend) beschreven wat onder luchtvaart gebonden bedrijvigheid wordt verstaan. Deze omschrijving wordt door de gemeente als passend beoordeeld voor deze ontwikkeling. Het wordt dan ook niet noodzakelijk geacht dit te wijzigen naar landingsbaan gebonden.

Ten aanzien van 6:

Vanwege de grote ruimte voor de hangars en dat het ruimtegebruik per individueel bedrijf kunnen verschillen is het noodzakelijk geacht het percentage voor toegestane ondergeschikte functies die niet verder gespecificeerd zijn, op minder dan 50% te stellen

Ten aanzien van 7:

Omdat de VNG-brochure niet uitputtend is beschreven is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het afwijken van Staat van bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de bijlage van de regels. Deze afwijkingsbevoegdheid regelt niet de wijziging van de bestemmingsomschrijving. Andere bedrijven dan 'luchtvaartgebonden' worden hiermee niet toegestaan.

Ten aanzien van 8:

De maximale bouwhoogte van 18 meter is afgestemd op de zogenaamd '1:10-regeling' vanuit het midden van de landingsbaan (obstakelvrijzone). De maximale bouwhoogte van 18 meter wordt op deze locatie passend geacht.

Ten aanzien van 9:

Zie beantwoording 4, waarin wordt aangegeven dat en waarom deze bestemmingswijziging nodig is. De bestemming van de terminal wordt hierin meegenomen.

Verder wordt opgemerkt dat in artikel 3.2.2 is het begrip luchthaventerminal gebruikt wordt. Daarmee is echter niet beoogd een nieuw begrip te introduceren, maar slechts ter indicatie van de locatie. Om verwarring te voorkomen zal in artikel 3.3.2 de woorden "onderdeel van de luchthaventerminal" verwijderd worden.

De bestemming 'verkeer-luchthaven' is in dit bestemmingsplan bestemd voor taxibanen bedoeld in enge zin (rijden en starten/landen van vliegtuigen en/of helikopters). Gebouwen zijn daarom uitgesloten.

De terminal gaat gebruikt worden voor meer dan enkel de toegang tot het vliegveld (ook horeca en vergaderruimten) en is complementair aan de bedrijfsgebouwen. De bedrijfsbestemming wordt daardoor passend geacht. In de begrippen in artikel 1 is het begrip luchthaven overigens niet gehanteerd. Er volgt nergens een verplichting om aansluiting te zoeken bij begrippen die worden gehanteerd in de luchtvaartwet of het luchthavenbesluit, die zien namelijk op hele andere aspecten zoals de geluidsruimte, aantallen vliegbewegingen etc.

Ten aanzien van 10:

Bij de bedrijfsontwikkeling wordt de realisering van 1 reclamemast inpasbaar geacht. De lichthinder kan pas beoordeeld worden bij de daadwerkelijke omgevingsvergunningaanvraag. In zijn algemeenheid geldt ten aanzien van milieukwaliteitseisen dat deze niet in het bestemmingsplan zijn toegelaten. Het bestemmingsplan regelt uitsluitend de ruimtelijk relevante aspecten.

Ten aanzien van 11:

De VNG-lijst is een standaard bedrijvenlijst die betrekking heeft op de bedrijfsbestemming. De termen hangaars, taxibaan of terminal komen in deze lijst niet voor. Wanneer een specifieke activiteiten niet voorkomt in de bedrijvenlijst dient allereerst bekeken te worden of het geschaard kan worden onder een algemene activiteit.

De ontwikkeling Airparc Seppe voorziet in de oprichting van gebouwen ten behoeve van bedrijven (in beginsel tot milieucategorie 3.1), hangars (stallingruimte voor vliegtuigen en helikopters), ondergeschikte detailhandel, ondergeschikte bezoekers- en ontvangstruimten, ondergeschikte kantoorruimten en ondergeschikte horeca. Het betreffen activiteiten met een relatief lage milieubelasting.

De activiteiten kunnen allen geschaard worden onder een (algemene) activiteit uit de 'Bedrijven en milieuzonering brochure' van de VNG met een milieucategorie van 3.1 of lager.

Ten aanzien van de taxibaan, deze valt niet onder de bedrijfsbestemming waar de milieu categorieën op van toepassing zijn. Taxibaan is een verhard gedeelte van het vliegveld dat gebruikt wordt voor het taxiën naar de start en landingsbaan. Dit valt onder de reguliere bedrijfsvoering van het vliegveld en onder het luchthavenbesluit

Het opnemen van andere activiteiten in de bedrijvenlijst is dan ook niet aan de orde.

Ten aanzien van 12:

Zie beantwoording bij 4 en bij 14.

Ten aanzien van 13:

Zie eveneens de beantwoording bij 4

Ten aanzien van 14:

Zie beantwoording bij 4.

In aanvulling daarop zij nog het volgende opgemerkt. Namens het vliegveld Seppe is door ZKA consultants & planners een rapportage opgesteld naar de marktvraag van dergelijke bedrijvigheid voor deze locatie. De cijfers omtrent banengroei is inclusief indirecte werkgelegenheid. Dit rapport is op verzoek van de gemeente door REWIN

becommentarieerd. Door REWIN zijn in hun notitie ook diverse aanbevelingen gedaan richting het vliegveld. De notitie heeft het college op 19 april 2011 doen besluiten te reageren op de inhoud, specifiek de toekomstige activiteiten. De brief is in het kader van de ruimtelijke onderbouwing bij het ontwerp gevoegd. Uit de brief blijkt dat het college van mening is dat de marktvraag voor de bedrijfsontwikkeling van Airparc Seppe voldoende is onderbouwd. Daarnaast blijkt ook uit college bekende voorovereenkomsten met diverse ondernemers die een ruimte zullen betrekken dat de marktvraag voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid ruimschoots aanwezig is.

In de door u gehanteerde cijfers wordt uitgegaan dat de banengroei inherent is aan de toename van het aantal vluchten. Deze veronderstelling is niet juist, omdat ook bedrijven die reeds gebruik maken van het vliegveld zich kunnen vestigen op Airparc Seppe. Ook service bedrijven kunnen zich gericht op vliegen kunnen vestigen op Airparc Seppe. Hiervoor hoeft het aantal vluchten niet direct toe te nemen. Overigens zal ieder groei alleen kunnen plaatsvinden binnen de vergunde geluidsruimte.

Ten aanzien van 15:

Zie de beantwoording bij 4 en 14.

Ten aanzien van 16:

Binnen het luchthavenbesluit van vliegveld Seppe is nog ruimte voor de groei van het aantal vliegbewegingen. De veronderstelling die u doet dat de groei van het aantal banen direct gelieerd is aan het aantal geregistreerde vliegtuigen in Nederland gaat enkel op als het enkel bedrijvigheid betreft die primair betrekking hebben op de bedrijvigheid die te maken hebben met de bedrijfsvoering van een vliegveld. Luchtvaart gebonden bedrijvigheid gaat veel breder dan dat. Verder wordt verwezen naar het antwoord bij 4 en 14.

Ten aanzien van 17:

Zie antwoord op 16.

Ten aanzien van 18:

Zie antwoord op 16 en 4.

Ten aanzien van 19:

Zie antwoord op 3.

Ten aanzien van 20:

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan was een wijzigingsverzoek voor de Verordening Ruimte in procedure. Inmiddels hebben Provinciale Staten op 22 februari jl. besloten tot wijziging van de Verordening Ruimte. Hiermee is de strijdigheid met de Verordening opgeheven.

Ten aanzien van zorgvuldig ruimte gebruik wordt verwezen naar het antwoord bij 4.

Ten aanzien van 21:

In de toelichting is beschreven hoe de ontwikkeling zich verhoudt met diversen beleidsnotities. De door u genoemde Structuurvisie, waar het gebiedspaspoort van onderdeel uit maakt, is ook in de toelichting beschreven. In de toelichting wordt geconcludeerd dat het plan past binnen de diverse beleidsnotities.

Tijdens de ter inzage legging van het ontwerp- bestemmingsplan is ook de nieuwe structuurvisie van de gemeente Halderberge als ontwerp ter inzage gelegd. In paragraaf 5 wordt ingegaan op de uitbreiding van vliegveld Seppe:

“Seppe Airport springt in op een snelgroeiende luchtvaartsegment, de markt van zakencharTERS. Deze markt is, in tegenstelling tot de zakelijke lijnvluchten, regio gebonden. Ook op het onderhoudsgebied is er marktvraag aan te trekken. Om deze markten te bedienen is aanpassing en uitbreiding van Seppe Airport noodzakelijk. Hiertoe is het Masterplan Seppe Airparc ontwikkeld met als basisuitgangspunt het fysiek en functioneel koppelen van (nieuwe) bedrijfsbebouwing aan het bestaande vliegveld. Belangrijk hierbij is dat het groene karakter van het gebied blijft bestaan. De planologische procedure voor uitbreiding is gestart.”

De structuurvisie zal beschreven worden in de Toelichting.

Ten aanzien van 22:

De vaststelling van het bestemmingsplan Airparc Seppe kan pas plaatsvinden wanneer de Verordening Ruimte door Provinciale Staten is aangepast. Hierdoor is er geen sprake meer van strijdigheid met de Verordening Ruimte. Om tijd te besparen is gekozen het ontwerpbestemmingsplan al voor de vaststelling van de wijziging van de Verordening Ruimte door Provinciale Staten ter inzage te leggen. Zie verder de beantwoording bij 20.

Ten aanzien van 23:

Conform het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is het oostelijk deel van de ontwikkeling Airparc Seppe aangewezen met de enkelbestemming ‘Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden’ met de nadere functieaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels’. Het gebied dat aangewezen is met de nadere functieaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels’ is groter dan het gebied waar het bestemmingsplan Seppe Airparc betrekking op heeft.

Verder heeft een klein gedeelte een woonbestemming gekregen. Deze woning is inmiddels afgebrand en verwijderd. De achtertuin van de woning heeft in het bestemmingsplan Buitengebied de bestemming ‘Bos’ gekregen. Het overige gebied is hoofdzakelijk als ‘agrarisch’ bestemd.

Uit bijlage 4 bij het ontwerpbestemmingsplan paragraaf 2.3 blijkt wat de deskundig ecoloog van Oranjewoud op 22 juni 2010 heeft aangetroffen. Daar wordt beschreven dat het plangebied voornamelijk betreft graslanden, struweel en bosschage waarbij de volgende biotopen zijn aangetroffen:

Bebouwing

Agrarisch gebied/grasland

Watergang

Bosschage

struweel

Het betreffende gebied kenmerkt zich tot grasland dat intensief gemaaid wordt. Tevens bevinden zich binnen het gebied enkele solitaire bomen. Er is dan ook geen sprake van struweel op enkele solitaire bomen na.

De bomen binnen de functieaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels’ worden voor het merendeel gekapt.

Binnen de ontwikkeling Airparc Seppe komen meerdere solitaire bomen alsmede bomenrijen terug. Daarnaast vindt groencompensatie plaats middels een financiële bijdrage aan het gemeentelijk groenfonds (binnen fonds bovenwijkse voorzieningen). Dit is allemaal afgesproken en vastgelegd in de anterieure overeenkomst die op voet van artikel 6:24 Wro met Airparc Seppe is gesloten.

De aanwezige landschappelijke waarde worden dan ook niet wezenlijk aangetast. Er kan gesteld worden dat de komende jaren juist sprake zal zijn van meer struweel.

Van andere natuur en/of ecologische verwachtingswaarden is binnen het plangebied geen sprake, gezien het huidige agrarische gebruik van de gronden. Deze worden dan ook niet aangetast.

In het kader van archeologische waarden is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek.

Hieruit wordt geconcludeerd: *“Er zijn geen archeologische indicatoren of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van een vindplaats aangetroffen. Door de aanwezigheid van een vochtige laagte en de waarschijnlijk natte omstandigheden in het verleden ter plaatse van het plangebied is het niet aannemelijk dat bewoning heeft plaatsgevonden.”*

Archeologische waarden worden dan ook niet geschaad.

Aantasting van de waarden zoals gesteld is dan ook niet aan de orde.

Ten aanzien van 24:

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat het plangebied is gelegen in het waterbeschermingsgebied Seppe, de 'boringvrijzone' alsmede de '25-jaarszone'. Op basis van de provinciale milieuverordening geldt hier een meldingsplicht voor activiteiten binnen deze gebieden. Op voorhand is hierover reeds contact geweest om te kijken welke maatregelen/voorzieningen getroffen moeten worden om te voorkomen dat schadelijke stoffen op of in de bodem terecht kunnen komen. Het is niet te verwachten dat de belangen van het grondwaterbeschermingsgebied onevenredig geschaad worden.

Zie ook in dit verband de zienswijze van GS van 7 december 2012 en het verzoek om de toelichting nog een formulering op te nemen in verband met de meldingsplicht in de Provinciale Milieuverordening, aan welk verzoek in het definitieve plan gevolg is gegeven.

Hier wordt ook nog eens expliciet gewezen op de door Oranjewoud uitgevoerde Watertoets d.d. 20 juli 2012, meer in het bijzonder de daar op genomen conclusies en aanbevelingen alsmede de randvoorwaarden die door het Waterschap Brabantse Delta zijn aangegeven **bijlage 3** bij het bestemmingsplan, waarmee bij het aanvragen van de omgevingsvergunning en de Waterwetvergunning alsmede de melding ingevolge de Provinciale Milieuverordening rekening gehouden wordt, zodat afdoende gewaarborgd is dat de betreffende maatregelen ook genomen zullen worden.

Ten aanzien van 25:

De ontwikkeling van de EHS van de Kibbelvaart wordt door deze ontwikkeling Airparc Seppe niet geschaad. De Kibbelvaart is op ongeveer 250 meter van het plangebied gelegen. De ontwikkelingen van de EHS is op een grotere afstand gelegen. Juist de inrichting van Airparc Seppe met waterpartijen/poelen aansluitend op de Kibbelvaart versterkt de EHS voor amfibieën.

Aanpassingen plan

Om geen directe bouwtitel mogelijk te maken voor het gehele plan is een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen ter zake fase 3 en 4.

De toelichting op het bestemmingsplan zal aangepast worden op de structuurvisie, die

inmiddels ter inzage heeft gelegen.

Het akoestisch onderzoek grondgeluid Airparc Seppe zal aan het bestemmingsplan worden toegevoegd en de Toelichting zal hierop aangepast worden

Samengevat wordt het volgende aangegeven:

1. Stelt dat het onderzoek niet volledig is geweest, omdat bepaalde huisnummers aan de Oude Antwerpse Postbaan niet zijn meegenomen
2. Vreest geluidsoverlast vanwege weerkaatsing tegen de gebouwen
3. Vreest (meer) overlast van helikopters
4. Wil de huidige spottersplek gehandhaafd hebben

Reactie gemeente

Ten aanzien van 1 en 2 :

In de bijlage van het bestemmingsplan is een specifiek akoestisch onderzoek opgenomen naar de effecten van weerkaatsing van het geluid op de nieuwe bebouwing, zie het bestemmingsplan Bijlage 7 het memo van Oranjewoud van 27 september 2010. In dit onderzoek staat op blz. 2 aangegeven welke maatgevende beoordelingspunten hierbij zijn gehanteerd. Een van de maatgevende beoordelingspunten staat pal naast het huis van mw Kroon, met andere woorden, haar huis en ook de andere huizen in de Antwerpse Postbaan zijn meegenomen. In dit onderzoek wordt verder geconcludeerd:

- de geluidsbelasting neemt licht toe door het reflecterende vermogen van de nieuwe bebouwing;
- dat de geplande bebouwing echter tevens een afschermend effect zal hebben ten opzichte van de geluidsuitstraling van de rijksweg A58;
- dat uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat in de toekomstige situatie de geluidsbelasting op de woningen niet verslechtert, en de aanvraag van het bedrijventerrein niet leidt tot onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting op de woningen en dat de maximaal toelaatbare waarden niet wordt overschreden Dit geldt voor zowel de woningen aan de Bredase baan als de Oude Antwerpse Postbaan. In de toelichting van het bestemmingsplan is de Oude Antwerpse Postbaan ten onrechte niet genoemd. Dit wordt in de toelichting alsnog opgenomen.

Ten aanzien van 3:

Het luchthavenbesluit (momenteel is het ontwerp besluit in procedure) bepaalt het aantal vliegbewegingen en de daarmee gepaarde geluidsruimte en geluidsbelasting. De provincie is in deze bevoegd gezag. In het luchthavenbesluit zijn ook handhavingspunten opgenomen die door de provincie gemonitord worden.

Bepalingen omtrent routing en vluchtuitvoering komen overigens niet in het luchthavenbesluit. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk is het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP).

Middels de ontwikkeling Airparc Seppe en de daarmee gepaarde bestemmingsplanprocedure wordt het bovenstaande niet gewijzigd. De toegestane geluidsbelasting wordt dan ook niet verhoogd met dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van 4:

De huidige spottersplek blijft geheel gehandhaafd. Aan de oostkant van de ontwikkeling wordt zelfs een extra spottersplek gecreëerd.

Aanpassingen plan
De Toelichting zal worden aangevuld met een toelichting ten aanzien van de woningen aan de Oude Antwerpse Postbaan, want die werden in de Toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan ten onrechte niet genoemd.

Samengevat wordt het volgende aangegeven:

1. verlies natuurlijk ecologisch gebied en een cultuur historisch landbouwgebied;
2. ligt in een drinkwaterbeschermingsgebied;
3. verkeershinder en gevaarlijke verkeerssituaties;
4. geluidsoverlast van het vliegverkeer
5. Er is nog ruimte beschikbaar op 'Aviolanda';
6. Ook op andere bedrijventerreinen is nog voldoende ruimte beschikbaar;

Reactie gemeente

Ten aanzien van 1:

Conform het vigerende bestemmingsplan Buitengebied is het oostelijk deel van de ontwikkeling Airparc Seppe aangewezen met de enkelbestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden' met de nadere functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels'. Het gebied dat aangewezen is met de nadere functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels' is groter dan het gebied waar het bestemmingsplan Seppe Airparc betrekking op heeft.

Uit bijlage 4 bij het ontwerpbestemmingsplan paragraaf 2.3 blijkt wat de deskundig ecooloog van Oranjewoud op 22 juni 2010 heeft aangetroffen. Daar wordt beschreven dat het plangebied voornamelijk betreft graslanden, struweel en bosschage waarbij de volgende biotopen zijn aangetroffen:

Bebouwing
Agrarisch gebied/grasland
Watergang
Bosschage
struweel

Het betreffende gebied kenmerkt zich tot grasland dat intensief gemaaid wordt. Tevens bevinden zich binnen het gebied enkele solitaire bomen. Er is dan ook geen sprake van struweel op enkele solitaire bomen – die vallen onder de omschrijving van het struweel- na.

De bomen binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels' worden, zoals ook aangegeven is in de Natuurtoets Seppe Ariport (bijlage 4 bij het bestemmingsplan voor het merendeel gekapt. Binnen de ontwikkeling Airparc Seppe komen meerdere solitaire bomen alsmede bomenrijen terug. Daarnaast vindt groencompensatie plaats middels een financiële bijdrage aan het gemeentelijk groenfonds (binnen fonds bovenwijkse voorzieningen). Dit is allemaal afgesproken en vastgelegd in de anterieure overeenkomst die op voet van artikel 6:24 Wro met Airparc Seppe is gesloten.

De aanwezige landschappelijke waarde worden dan ook niet wezenlijk aangetast. Er kan gesteld worden dat de komende jaren juist sprake zal zijn van meer struweel in verband met de groencompensatie die nog gaat plaatsvinden.

Van andere natuur en/of ecologische verwachtingswaarden is binnen het plangebied geen sprake, gezien het huidige agrarische gebruik van de gronden. Deze worden dan ook niet aangetast.

Zoals in de natuurtoets ook is aangegeven maakt het plangebied geen deel uit van de Ecologische hoofdstructuur (EHS). Het bureau heeft geconstateerd dat in de directe omgeving van de EHS al verschillende (snel) wegen, bebouwing en Seppe Airport is gelegen en dat hierdoor reeds sprake is van verstroring door geluid. Licht en menselijke activiteiten. Zij concludeert dat een tijdelijke verstoring door geluid afkomstig door de bouw niet tot negatieve effecten op de EHS leiden.

In het kader van archeologische waarden is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek. Zie Bijlage 2 bij het bestemmingsplan.

Hieruit wordt geconcludeerd: *"Er zijn geen archeologische indicatoren of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van een vindplaats aangetroffen. Door de aanwezigheid van een vochtige laagte en de waarschijnlijk natte omstandigheden in het verleden ter plaatse van het plangebied is het niet aannemelijk dat bewoning heeft plaatsgevonden."*

Archeologische waarden worden dan ook niet geschaad.

Ten aanzien van 2:

In de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven dat het plangebied is gelegen in het waterbeschermingsgebied Seppe, de 'boringvrijzone' alsmede de '25-jaarszone'. Op basis van de provinciale milieuverordening geldt hier een meldingsplicht voor activiteiten binnen deze gebieden. Op voorhand is hierover reeds contact geweest om te kijken welke maatregelen/voorzieningen getroffen moeten worden om te voorkomen dat schadelijke stoffen op of in de bodem terecht kunnen komen.

Zie ook in dit verband de zienswijze van GS van 7 december 2012 en het verzoek om de toelichting nog een formulering op te nemen in verband met de meldingsplicht in de Provinciale Milieuverordening, aan welk verzoek in het definitieve plan gevolg is gegeven.

Hier wordt ook nog eens expliciet gewezen op de door Oranjewoud uitgevoerde Watertoets d.d. 20 juli 2012, meer in het bijzonder de daar op genomen conclusies en aanbevelingen alsmede de randvoorwaarden die door het Waterschap Brabantse Delta zijn aangegeven **bijlage 3** bij het bestemmingsplan, waarmee bij het aanvragen van de omgevingsvergunning en de Waterwetvergunning alsmede de melding ingevolge de Provinciale Milieuverordening rekening gehouden wordt, zodat afdoende gewaarborgd is dat de betreffende maatregelen ook genomen zullen worden.

Ten aanzien van 3:

In de toelichting van het bestemmingsplan is uitvoerig het onderzoek van Oranjewoud beschreven dat is gedaan met betrekking tot de te verwachten gevolgen voor het verkeer, blz. 32- 34. Hierin wordt het volgende geconcludeerd:

De afwikkeling van het door de ontwikkeling gegenereerde verkeer heeft geen gevolgen voor het onderliggend wegennetwerk. Door de nagenoeg directe verbinding met de A58 geeft de ontwikkeling geen overlast voor de lokale wegen.

Gelet op het onderzoek en deze conclusie ziet de gemeente geen aanleiding om tot enigerlei aanpassing te komen.

Ten aanzien van 4:

Het luchthavenbesluit (het ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen) bepaalt het aantal vliegbewegingen en de daarmee gepaarde geluidsruimte en geluidsbelasting. De provincie

is in deze bevoegd gezag. In het luchthavenbesluit zijn ook handhavingspunten opgenomen die door de provincie gemonitord worden.

Bepalingen omtrent routing en vluchttuitvoering komen overigens niet in het luchthavenbesluit. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk is het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP).

Middels de ontwikkeling Airparc Seppe en de daarmee gepaarde bestemmingsplanprocedure wordt het bovenstaande niet gewijzigd. De toegestane geluidsbelasting wordt dan ook niet verhoogd met dit bestemmingsplan.

Ten aanzien van 5:

Door de provincie wordt ook aangegeven dat de ontwikkeling Airparc Seppe een positieve ontwikkeling voor de gehele regio West-Brabant is vanwege het specifieke segment, dat past binnen de economische cluster maintenance. Maintenance is een speerpunt van het economisch beleid van de regio West-Brabant. Achter die term horen begrippen thuis als onderhoud, revisie, reparatie, vervanging en vernieuwing, kortom: al wat nodig is om fabrieken, productiebedrijven, installaties en transportmiddelen zo soepel mogelijk te laten draaien.

Hierbij kan ook worden verwezen naar de Beleidsnota Luchtvaart Noord- Brabant 10 december 2010 van provinciale Staten. Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is volgens de Nota te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. In de Nota ondersteunt de Provincie de ontwikkeling van de luchthavens met het oog op de kleine zakelijke luchtvaart.

In de nota zelf wordt op in paragraaf 2.1.4 specifiek ingezoomd op Seppe Airport:

"Seppe Airport geeft prioriteit aan de groei van het zakelijk verkeer. Het streven is om het aantal vliegbewegingen te verhogen binnen de huidige geluidzone tot 58.000 per jaar (nu ca. 55.000). Er zijn nog geen bedrijventerreinen in de directie omgeving die een directe relatie hebben met het vliegveld. Aan de zuidzijde zijn wel plannen om de luchthaven uit te breiden met luchthavengebonden bedrijvigheid.

West-Brabant is een belangrijke logistieke regio, met een strategische ligging tussen de twee mainports Antwerpen en Rotterdam. Dit biedt kansen voor de economische ontwikkelingen en groei van de werkgelegenheid. Hiervoor zijn een goede bereikbaarheid en leefbaarheid basisvoorwaarden. Tegelijkertijd ontstaat door de spin-off van deze twee mainports druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) in de regio. Een duurzaam evenwicht tussen beide is noodzakelijk. Seppe Airport kan een aanvullende rol spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. Potentiële afnemers/klanten zijn aanwezig het catchment area van Seppe; de grote steden Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Tilburg. Maintenance Valley/Aviolada in Woensdrecht kan in de toekomst kansen bieden. Ook de opleidingsschool voor verkeersvlieger speelt in dit verband een rol."

In aanvulling op het geen in voormelde Nota al is aangegeven, geldt dat het bij vliegveld Woensdrecht (Aviolanda) om een bedrijfsontwikkeling gaat die specifiek is gericht op vliegtuig onderhoud voor bedrijven met een grootte van minimaal 3.000 m2 tot maximaal 30.000 m2.

Vliegbasis Gilze Rijen is een militaire vliegbasis en militair gebruik is de hoofdfunctie van het terrein. Op een militaire luchtbasis is het in beginsel verboden commerciële vliegactiviteiten uit te voeren en bouwwerken etc. op te richten.

Van dit verbod kan slechts worden afgeweken bij vergunning, vrijstelling of ontheffing.. In de praktijk is gebleken dat de voornoemde vergunningsregeling een serieus obstakel kan vormen voor voorgenomen ontwikkelingen; vergunningaanvragen worden geregeld afgewezen. Verder is ook de toegang tot militaire luchthavens aan banden gelegd vanwege o.a. veiligheidsmotieven; er is dan ook geen onbelemmerde toegang tot deze locaties. Zelfs wanneer er al een vergunning voor medegebruik wordt verleend, vormen de strenge veiligheidsregels een belemmering voor een ongestoorde bedrijfsuitoefening (o.a. m.b.t. luchtvaartgerelateerde bedrijven etc), zoals deze bij Seppe Airparc voor ogen wordt gestaan.

Ten aanzien van 6:

Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan en de bijlagen dat deze uitbreiding gewenst is vanwege de behoefte van de zakelijke markt en dat daarvoor de bestaande voorzieningen, inrichting en bebouwing niet toereikend en niet geschikt zijn. Bij de zogenaamde "pitch" waarbij de aandelen van het vliegveld werden verkocht door de 13 gemeenten en de kamer van koophandel, is gekeken naar de partij die de beste business case had, juist met het oog op de die zakelijke markt. Ten behoeve van de ontwikkeling van de zakelijke markt is van het belang om het voor zakelijke vluchten bedoelde bedrijfsgedeelte duidelijk te onderscheiden en te scheiden van het recreatieve deel. Uit de toelichting blijkt dat die scheiding van de beide segmenten en daarmee de ontwikkeling van het zakelijke deel niet is te realiseren binnen het bestaand stedelijk gebied. Ook zijn bedrijventerreinen in de omgeving vanwege de specifieke bedrijvigheid van luchtvaart gebonden activiteiten niet geschikt. Inmiddels hebben Provinciale Staten op 22 februari jl. juist in verband met de behoefte aan de uitbreiding van het stedelijk gebied ten behoeve van Seppe Airparc de Verordening Ruimte te wijzigen. Zie verder de beantwoording bij 5.

Aanpassingen plan

Aanpassing Toelichting met verduidelijking waarom dit bestemmingsplan nodig is en aanpassen aan de actualiteit m.b.t. de Verordening Ruimte

Samengevat wordt het volgende aangegeven:

1. Verslechtering van de luchtkwaliteit;
2. Vreest verkeersoverlast;
3. Vreest schade aan de woning als gevolg van bouwverkeer;
4. Vreest (meer) overlast van helikopters;
5. Vreest voor leegstand;

Reactie gemeente

Ten aanzien van 1:

In het bestemmingsplan is steeds gerekend met hetgeen aan geluidsruimte is vergund en daarmee het maximale aantallen vliegbewegingen. Binnen de vergunde ruimte is nog een beperkte groei mogelijk, maar dit staat geheel los van dit bestemmingsplan.

Ook is de toename van het verkeer meegenomen in de berekening van de luchtkwaliteit.

In de toelichting (paragraaf 4.7.3) is de volgende conclusie getrokken:

“Uit de berekeningen blijkt dat nergens buiten het bedrijventerrein sprake is van overschrijding van de relevante grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Derhalve kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 Wm geen belemmering vormt voor de verdere besluitvorming”

Omdat de onderzoeken dateerden van oktober 2010 is een Oplegnotitie van 8 februari 2013 toegevoegd aan het bestemmingsplan waarin de meest recente waarden en normen zijn meegenomen.

Hierin wordt het volgende geconcludeerd:

“Uit voorgaande analyse kan worden geconcludeerd dat aannemelijk is dat ook op basis van de invoergegevens 2012 wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De conclusie van het in december 2010 uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek wijzigt derhalve niet.”

Ten aanzien van 2:

Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven, zijn de verkeersproductie en verkeerscirculatie als gevolg van de realisatie van de ontwikkeling nadrukkelijk onderzocht. Uit dit onderzoek is gebleken dat de Parallelweg en De Pastoor van Breugelstraat (tot aan de rotonde) voldoende capaciteit heeft om het extra aantal verkeersbewegingen te kunnen verwerken.

Ten aanzien van 3:

Eventuele schade aan uw woning als gevolg van bouwverkeer is een privaatrechtelijke aangelegenheid. De aannemer en de opdrachtgever zijn hiervoor aansprakelijk. De gemeente is in deze geen partij.

Ten aanzien van 4:

In het bestemmingsplan is steeds gerekend met hetgeen aan geluidsruimte is vergund en aantallen vliegbewegingen. Binnen de vergunde ruimte is nog een beperkte groei mogelijk, maar dit staat geheel los van dit bestemmingsplan. De handhaving van het geluid als

gevolg van de vliegbewegingen en het aantal vliegbewegingen is een bevoegdheid van de provincie en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Airparc Seppe. Deze helikopter bewegingen en het daarmee gepaarde geluid valt binnen het luchthavenbesluit. In het luchthaven besluit zijn maximale geluidsnormen en handhavingspunten opgenomen. De handhaving van het geluid als gevolg van de vliegbewegingen is een bevoegdheid van de provincie en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Airparc Seppe.

Het geluid van het 'warmdraaien' valt niet onder het luchthavenbesluit, maar moet beoordeeld worden als 'industrielawaai'. Hiertoe is op 12 februari 2013 volledigheidshalve nog een aanvullend separaat akoestisch onderzoek uitgevoerd (akoestisch grondgeluid Airparc Seppe) en daaruit blijkt dat aan de grenswaarden voldaan wordt. Het onderzoek wordt bij het bestemmingsplan gevoegd en de Toelichting zal hierop aangepast worden.

Ten aanzien van 5:

Namens het vliegveld Seppe is door ZKA consultants & planners een rapportage opgesteld naar de marktvraag van dergelijke bedrijvigheid voor deze locatie. De cijfers omtrent banengroei is inclusief indirecte werkgelegenheid. Dit rapport is op verzoek van de gemeente door REWIN becommentarieerd. Door REWIN zijn in hun notitie ook diverse aanbevelingen gedaan richting het vliegveld. De notitie heeft het college op 19 april 2011 doen besluiten te reageren op de inhoud, specifiek de toekomstige activiteiten. De brief is in het kader van de ruimtelijke onderbouwing bij het ontwerp gevoegd. Uit de brief blijkt dat het college van mening is dat de marktvraag voor de bedrijfsontwikkeling van Airparc Seppe voldoende is onderbouwd. Daarnaast blijkt ook uit college bekende voorovereenkomsten met diverse ondernemers die een ruimte zullen betrekken dat de marktvraag voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid ruimschoots aanwezig is.

Om geen directe bouwtitel voor het gehele plan mogelijk te maken is een uitwerkingsbevoegdheid opgenomen voor fase 3 en 4.

Aanpassingen plan

- Aan het bestemmingsplan zal de Oplegnotitie d.d. 8 februari 2013 behorende bij het Luchtkwaliteit onderzoek worden toegevoegd.
- Gedeelte van de bedrijfsontwikkeling is onder een uitwerkingsbevoegdheid geschaard, zodat er geen directe bouwtitel voor de gehele ontwikkeling is;