

**Ruimtelijke onderbouwing**  
Het bouwen van een hangar,  
Polderweg 28 te Oostwold

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| Opdrachtgever:  | Airport Oostwold |
| Rapportnummer:  | RB 30.078        |
| Datum vrijgave: | Juli 2018        |
| Opsteller:      | Dhr. H. de Roo   |
| Goedkeuring:    | Dhr. M. Beek     |

## Inhoudsopgave

|                                                                  |           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| .....                                                            | 1         |
| <b>1 INLEIDEND HOOFDSTUK .....</b>                               | <b>3</b>  |
| 1.1 Aanleiding .....                                             | 3         |
| 1.2 Planologisch kader .....                                     | 3         |
| 1.2.1 Conclusie .....                                            | 4         |
| 1.3 Procedurekeuze .....                                         | 4         |
| 1.4 Leeswijzer .....                                             | 5         |
| <b>2 LOCATIE- EN PLANBESCHRIJVING .....</b>                      | <b>6</b>  |
| 2.1 Locatie- en planbeschrijving .....                           | 6         |
| 2.1.1 Planbeschrijving .....                                     | 9         |
| 2.1.2 Toekomstige situatie .....                                 | 11        |
| 2.2 Landschappelijke inpassing .....                             | 12        |
| <b>3 HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER .....</b>                          | <b>15</b> |
| 3.1 Rijksbeleid .....                                            | 15        |
| 3.1.1 Ruimtelijk – Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ..... | 15        |
| 3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking .....                 | 16        |
| 3.1.3 Wet luchtvaart .....                                       | 17        |
| 3.2 Provinciaal beleid .....                                     | 18        |
| 3.2.1 Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020 .....         | 18        |
| 3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening (POV) .....               | 19        |
| 3.3 Gemeentelijk beleid .....                                    | 22        |
| 3.3.1 Omgevingsvisie Oldambt .....                               | 22        |
| 3.3.2 Toekomstvisie Oldambt .....                                | 23        |
| 3.3.3 Welstandsnota .....                                        | 23        |
| 3.4 Conclusie ten aanzien van beleid .....                       | 24        |
| <b>4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSFACTOREN .....</b>                     | <b>25</b> |
| 4.1 Archeologie en Cultuurhistorie .....                         | 25        |
| 4.2 Bodem .....                                                  | 28        |
| 4.3 Ecologie .....                                               | 28        |
| 4.4 Fysieke veiligheid .....                                     | 31        |
| 4.5 Geluid .....                                                 | 33        |
| 4.6 Bedrijven en milieuzonering .....                            | 34        |
| 4.7 Luchtkwaliteit .....                                         | 36        |
| <b>4.8 Verkeer en vervoer en parkeren .....</b>                  | <b>37</b> |
| 4.9 Watertoets .....                                             | 38        |
| 4.10 M.E.R.-beoordeling .....                                    | 38        |
| <b>5 HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID .....</b>                       | <b>41</b> |
| 5.1 Economische uitvoerbaarheid .....                            | 41        |
| 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....                       | 41        |

## 1 Inleidend hoofdstuk

### 1.1 Aanleiding

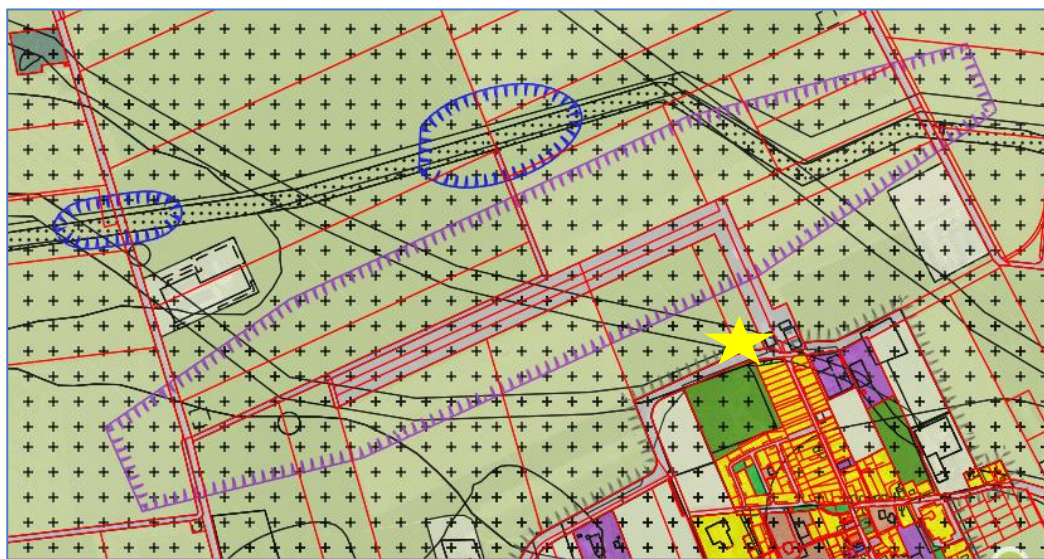
Op het perceel Polderweg 28 te Oostwold, plaatselijk bekend als Airport Oostwold heeft vliegbedrijf Tom van der Meulen (hierna: initiatiefnemer) plannen om een hangar te bouwen en te gebruiken.

Het vliegbedrijf heeft momenteel behoefte aan meer opslag- en stallingsruimte voor vliegtuigen en wenst hiertoe over te gaan tot de bouw van een hangar. Het bouwen en gebruiken van de hangar is in strijd met het geldend bestemmingsplan (paragraaf 1.3). Het project is besproken met de gemeente Oldambt.

Het bouwen en gebruiken van een hangar op het onderhavig perceel is in strijd met het geldende planologisch regiem (zie paragraaf 1.2). Om het project te realiseren dient er een planologische procedure (zie paragraaf 1.3) te worden doorlopen, waarbij voorliggende ruimtelijke onderbouwing een vereiste is om de goede ruimtelijke ordening te onderbouwen.

### 1.2 Planologisch kader

Het perceel is planologisch gelegen in het bestemmingsplan “Buitengebied partiële herziening 2014” en “Consolidatieplan Buitengebied 2016”.



*Figuur 1.2: Uitsnede van de bestemmingsplanverbeelding ter hoogte van het plangebied (gele aanduiding)*

De nieuwe hangar wordt ten westen van de bestaande hangar gerealiseerd. De betreffende gronden hebben een enkelbestemming ‘Agrarisch met waarden’. Tevens heeft het gebied een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 4’ en ter plaatse van het plangebied een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 2’. Ook is ter plaatse de gebiedsaanduiding ‘overige zone – dijkenlandschap’ van toepassing.

De voor 'agrarisch met waarden' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- uitoefening van het agrarisch bedrijf;
- een mestopslagplaats, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'opslag';
- een mestsilo, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'silo';
- een parkeerterrein, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein';
- cultuurgrond;
- dagrecreatieve voorzieningen;
- waterlopen, parkeervoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, groenvoorzieningen, straten en paden en bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

alsmede voor behoud van cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden met dien verstande dat voor zover de gronden ter plaatse nader zijn aangeduid met 'overige zone - dijkenlandschap' het bepaalde onder j door middel van behoud en herstel van de volgende kenmerken wordt nagestreefd:

- recht wegenpatroon;
- afwisseling tussen groene transparante ontginningslinten en open agrarisch achterland;
- dijkcoupures;
- duisternis;
- waardevolle dorpssilhouetten;
- grootschalige tot zeer grootschalige open gebieden;
- toenemende grootschaligheid richting Dollard;
- plaatselijke reeksen puntsgewijze verdichtingen in de vorm van boerderijen met erfbeplantingen of boomgaarden;
- lijnvormige verdichtingen voornamelijk langs de randen van het gebied;
- vlakke ligging;
- hoofdzakelijk grote akkerbouwpercelen;
- cultuurhistorisch en architectonisch waardevolle bebouwing in de vorm van Oldambtster boerderijen, arbeidershuisjes, bruggen, sluizen en gemalen;
- bebouwing voornamelijk langs (voormalige) dijken;

De voor 'Waarde - Archeologie 2 en 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van archeologische waarden. Zie paragraaf 4.1 voor de resultaten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken.

### **1.2.1**

#### **Conclusie**

Het bouwen en gebruiken van een hangar alsmede het gebruiken van de gronden ten behoeve voor luchtvaartactiviteiten zijn op de gronden bestemd voor 'Agrarisch met waarden' in strijd met de bestemmingsomschrijving (artikel 4.1). Om het project te realiseren dient er een planologische procedure te worden doorlopen.

### **1.3**

#### **Procedurekeuze**

Op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan aan het project medewerking worden verleend door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° van de wet, waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan (een zogenaamd 'projectafwijkingbesluit').

De aanvraag omgevingsvergunning bevat bij indiening drie activiteiten, namelijk een activiteit voor het bouwen, een activiteit strijdig handelen met regels ruimtelijke ordening en het veranderen van een inrichting (revisievergunning milieu).

De vergunningaanvraag doorloopt voor het gehele project met bijhorende activiteiten één uitgebreide voorbereidingsprocedure (Wabo). Een onderdeel van dit besluit is het aantonen van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

De gemeente Oldambt heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan dit initiatief en deze procedurekeuze voor dit project.

## 1.4

### Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een weergave gegeven van de geschiedenis en locatie van het plangebied, gevolgd door een uitgebreide weergave van het plan. In hoofdstuk 3 komen de verschillende relevante beleidsstukken voorbij die van toepassing zijn op het plan en zijn hierbij uitgewerkt van provinciaal niveau tot gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 4 geeft de invloed weer van het plan tot de verschillende omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 staat de economische uitvoerbaarheid centraal.

Voorliggend ruimtelijke onderbouwing is voorzien van de volgende bijlagen:

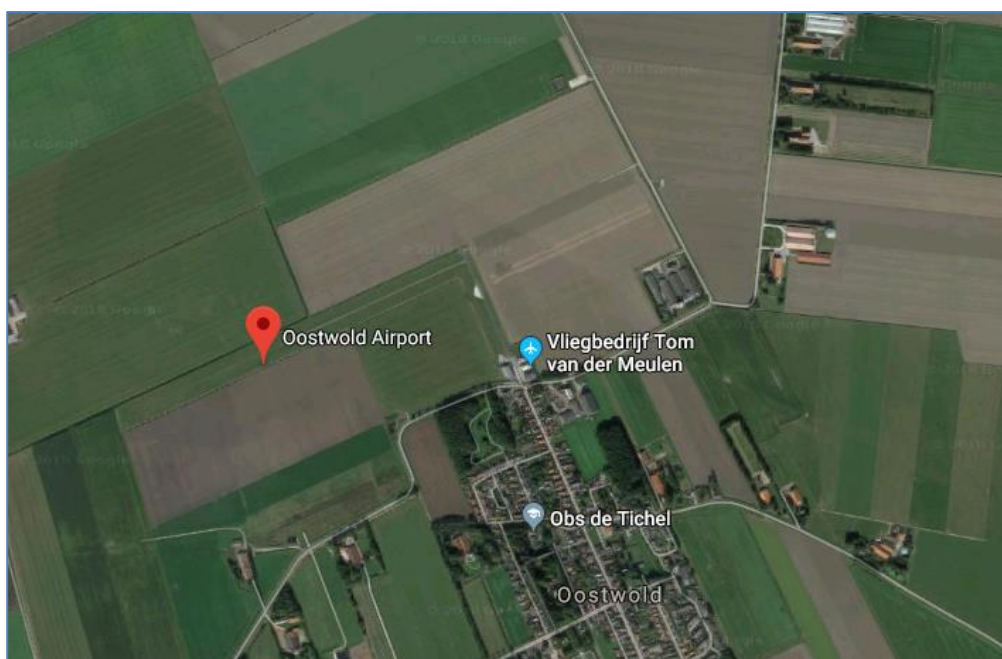
- Verkennend (bureau)onderzoek (bijlage 1)
- Inventariserend veldonderzoek (bijlage 2)
- Verkennend bodemonderzoek (bijlage 3)
- Akoestische onderzoek (bijlage 4)
- Watertoets (bijlage 5)

## 2 Locatie- en planbeschrijving

### 2.1 Locatie- en planbeschrijving

Aan de Polderweg 28 te Oostwold bevindt zich Oostwold Airport. Het betreft één van de vijf (regionale) vliegvelden in de Provincie Groningen. Het vliegveld Oostwold is in 1960 ontstaan en heeft zijn huidige omvang gekregen in 1976. Aanvankelijk werd het vliegveld uitsluitend gebruikt voor landbouwluftvaart-doeleinden, maar de laatste jaren is de landbouwluftvaart vrijwel geheel verdwenen. Het vliegveld is nu als General Aviation vliegveld in gebruik.

Het luchtruim boven Oost-Groningen biedt de ruimte voor diverse vliegactiviteiten. Gebieden elders vooral in de provincies Noord en Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland hebben veel invloed van Schiphol en hebben daardoor minder ruimte. In de nieuwe luchtruimvisie wordt Oostwold als één van de locaties genoemd met een springhoogte tot FL 150. Het hebben van een vliegveld is een toeristische trekker en van economisch van belang het biedt ontsluiting vanuit de lucht, het hebben van een vliegveld is dus ook infrastructuur. Het vliegveld wordt voornamelijk gebruikt voor zakenluftvaart, lesvluchten, parachutespringen en Traumahelikopter- of politievluchten.



*Figuur 2.1: Een weergave van Oostwold Airport in relatie tot de omgeving. Ten zuiden van het vliegveld is de kern Oostwold gelegen.*

De locatie ligt aan de noordzijde van de kern Oostwold. De toegang van de locatie ligt ter hoogte van het kruispunt Oudlandseweg, Polderweg en Noorderstraat in Oostwold.



*Figuur 2.2: Een weergave van de bebouwing van Oostwold Airport. De nieuwe hangar (gele kader) is beoogd ten westen van de bestaande hangar (nummer 3).*



*Figuur 2.3: Een weergave van Oostwold Airport gezien van de openbare weg, kruispunt Oudlandseweg - Polderweg – Noorderstraat. Links op de verbeelding is hangar 3 te zien.*

Op Oostwold Airport staan 8 vliegtuigen. In totaal heeft het vliegbedrijf 15 vliegtuigen. De overige 7 vliegtuigen staan op Lelystad Airport. Oostwold Airport heeft een scala aan bedrijfsactiviteiten, zoals het organiseren van rondvluchten boven het vaste land en Ameland, verhuur van vliegtuigen voor activiteiten van derden (foto- en reclamevluchten), parachutespringen, hangarverhuur (stallingsverhuur derden), onderhoudswerkzaamheden vliegtuigen, verkoop brandstof en verzorgingsplaats voor de Traumahelikopter. Traditiegetrouw wordt in elk oneven jaar op 2e Pinksterdag de internationale Oostwold Airshow gehouden. Doorgaans bezoeken gemiddeld 15.000 luchtvaartenthousiasten deze vliegshow. In 2015 werden beide Pinksterdagen voor de airshow gebruikt.

In de huidige situatie bestaat Oostwold Airport uit een tankstation, horecapaviljoen, een werkplaats ten behoeve van onderhoudswerkzaamheden van de vliegtuigen, een aantal hangars ten behoeve van de stalling van de vliegtuigen, een start- annex landingsbaan en een parkeerplaats.

Oostwold Airport heeft plannen voor het vliegveld. Het wensbeeld c.q. toekomstige situatie wordt kort geschetst in paragraaf 2.1.2.. Deze plannen behoren niet tot voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

Voorliggend project (fase 1) voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar (bekend als hangar 4). Deze hangar zal worden gebruikt als stallingshangar voor maximaal 6 vliegtuigen. De noodzaak van een extra hangar heeft vooral te maken met de bedrijfscontinuïteit van Vliegbedrijf Tom van der Meulen alsmede de ontwikkelingen op Lelystad Airport. Qua vormgeving, hoogte en locatie wordt aangesloten bij een bestaande hangar, zie planbeschrijving in 2.1.1. Echter zal de nieuwe hangar wat betreft de afmetingen kleiner zijn met een oppervlakte van 420 m<sup>2</sup>.



Figuur 2.4: De bestaande hangar. De nieuwe hangar is naast de bestaande hangar (blauwe aanduiding) gepland, zie ook figuur 2.2.



Figuur 2.5: Het plangebied, naast de bestaande hangar, waar hangar 4 is gepland .

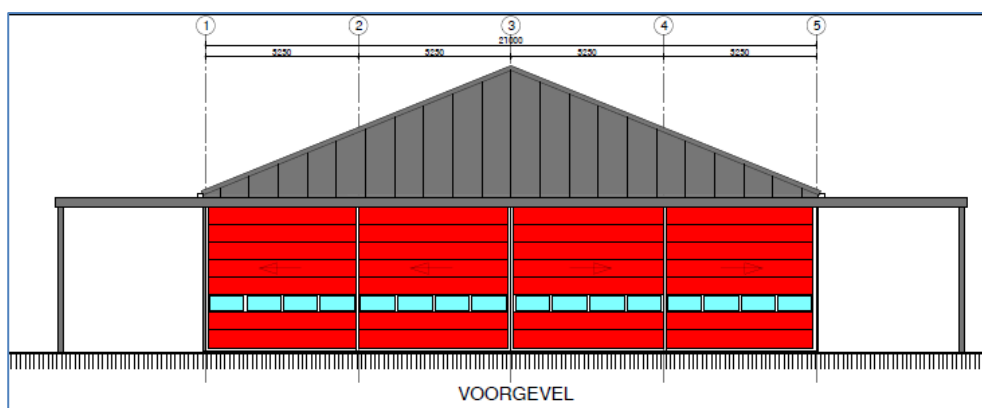


Figuur 2.6: Het plangebied gezien vanaf Oudlandseweg, met het zicht op de reeds bestaande hangar.

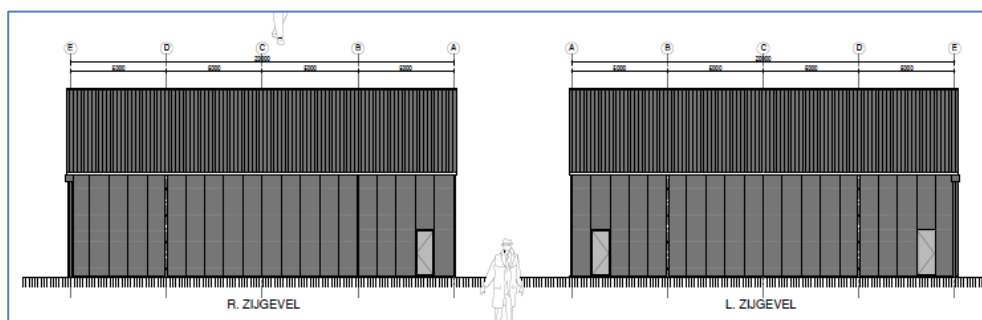
### 2.1.1

#### Planbeschrijving

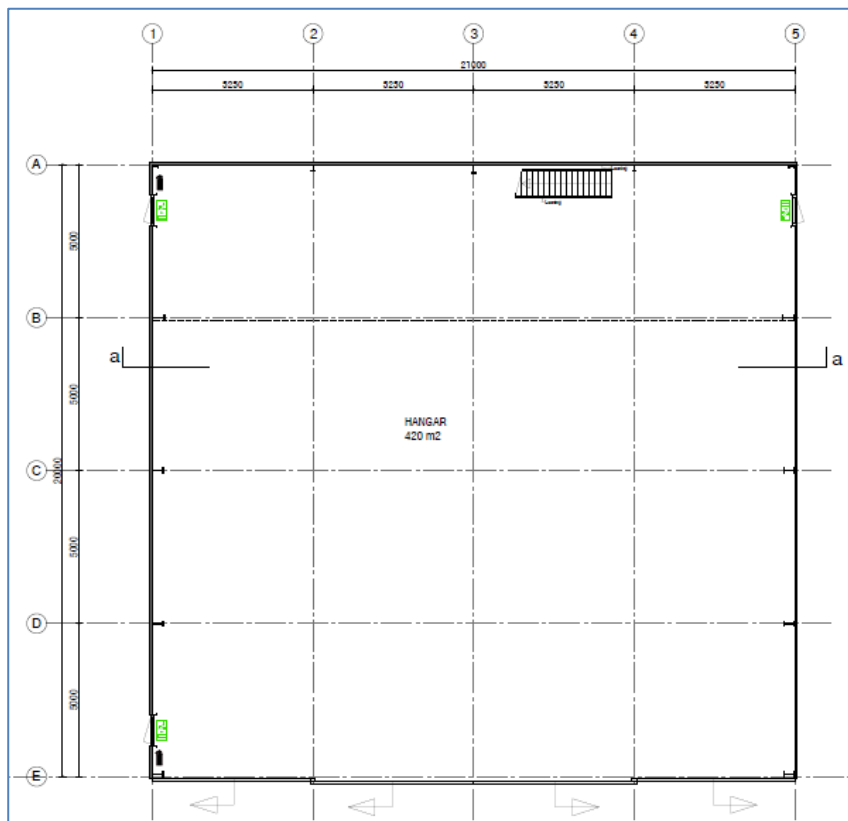
Voorliggende onderbouwing voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar op Oostwold Airport. De hangar heeft een rechthoekige vorm voorzien van een zadeldak. De oppervlakte bedraagt 20 x 21 meter (zie figuur 2.9). De goot- en bouwhoogte bedragen 5,2 respectievelijk 10 meter. In figuur 2.10 is de situering van de nieuwe hangar ten opzichte van de bestaande hangar weergegeven. De afstand tussen beide hangars bedraagt 15 meter.



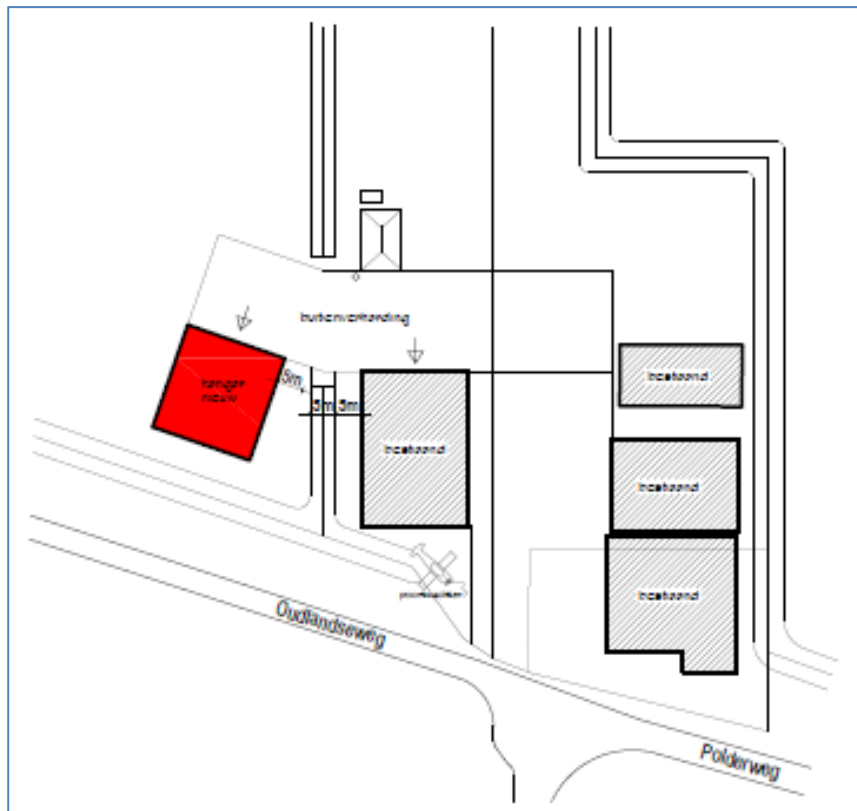
Figuur 2.7: Een schetsontwerp van de voorgevel van de nieuwe hangar



Figuur 2.8: Een schetsontwerp van de voorgevel van de nieuwe hangar



Figuur 2.9: De plattegrondtekeningen van de begane grondvloer en (indicatieve ligging van de) eerste verdieping.



Figuur 2.10: Een weergave van de situatietekening van het perceel met daarop de nieuwe hangar.

## 2.1.2

### **Toekomstige situatie**

De plannen voor Vliegbedrijf Tom van der Meulen zijn groter dan het bouwen van voorliggende hangar. Het project voorziet thans in het bouwen en gebruiken van een hangar. Echter spelen er meer ontwikkelingen voor het vliegbedrijf en in de gehele vliegveldsector. De uitbreidingsplannen van het vliegbedrijf hebben een nauwe relatie met de ontwikkelingen op Schiphol en Lelystad Airport. In deze paragraaf een toelichting.

#### **Toekomst Lelystad Airport**

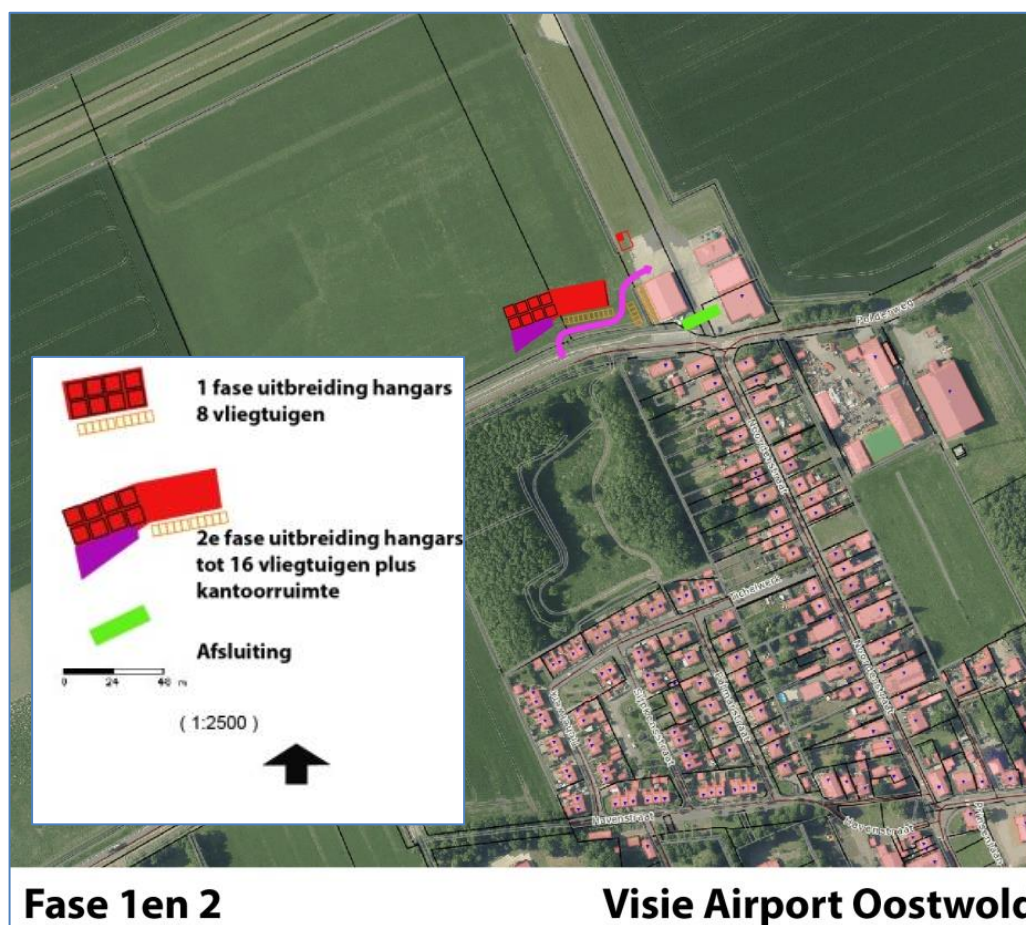
*Om de economische functie van Schiphol te behouden en versterken, is afgesproken Lelystad Airport in de periode tot circa 2043 selectief te ontwikkelen. De ontwikkeling van Lelystad Airport voorziet in een gefaseerde bouw van de benodigde infrastructuur en faciliteiten. Het Ondernemingsplan dat door Schiphol Group en Lelystad Airport is opgesteld voorziet in een gefaseerde groei in twee tranches, met een eerste tranche naar 25.000 vliegtuigbewegingen en in de eindfase circa 45.000 vliegtuigbewegingen met passagiersvliegtuigen.*

*Met de geplande uitbreiding zal Lelystad Airport ook meer ruimte kunnen bieden aan vliegtuigonderhoudsbedrijven en zakenvluchten. De afgelopen jaren hebben al enkele grote onderhoudsbedrijven zich op Lelystad Airport gevestigd.*

Initiatiefnemer heeft een deel van zijn bedrijfsvoering momenteel gevestigd op Lelystad Airport. Naast zijn vlieg- en bedrijfsactiviteiten heeft hij 3600 m2 aan bebouwing in eigendom op Lelystad Airport. Hiervan is 3000 m2 hangars en 600 m2 aan kantoren. Afhankelijk van die ontwikkeling en eventueel verkoop van deze opstallen kan het zijn dat de bedrijfsvoering en –activiteiten richting Oostwold Airport verhuizen. Alsmede de 7 vliegtuigen die nu nog in Lelystad staan. In dat geval zijn meerdere hangars vereist voor opslag-, stalling- en onderhoudsactiviteiten.

De bouw van twee hangars zal in een periode 2019 – 2023 worden gerealiseerd. Het bouwen en gebruiken van deze hangers is voor nu onzeker, mede in afwachting van toekomstige ontwikkelingen van Schiphol en Lelystad Airport.

Onderstaand een impressie van het wensbeeld (fase 1 en 2) zoals is besproken met de gemeente Oldambt. Zowel op gemeentelijk als provinciaal niveau dient over deze uitbreidingsplannen nog worden besloten. Toekomstige uitbreidingsplannen volgt via afzonderlijke besluitvorming en worden vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan. Vooralsnog heeft initiatiefnemer belang bij continuïteit in de bedrijfsvoering en dus snelheid in de procedure om een eerste aanleg hangar 4 te kunnen realiseren.



Figuur 2.11: Een indicatieve situatietekening met een mogelijke uitwerking van fase 1 en 2.

## 2.2

### Landschappelijke inpassing

Bij een landschappelijke inpassing gaat het om het inpassen van een gebouw of een gebruik in het landschap. Bij een goede inpassing wordt rekening gehouden met de typische kenmerken en kwaliteiten van het landschap door middel van de architectuur van het gebouw en/of de aanplant van gebiedseigen beplanting. De uitbreiding vindt plaats in een gebied dat in de Provinciale Omgevingsvisie is aangewezen als grootschalig open landschap. Vanuit een ambtelijk overleg tussen de gemeente Oldambt met de provincie Groningen is hierover vanuit de provincie het volgende verwoord: *“Landschappelijk gezien is de door de gemeente voorgestelde uitbreiding (fase 1: ‘het bouwen en gebruiken van een hangar’) van het vliegveld aanvaardbaar. Als uitgangspunt geldt dat nieuwe bebouwing zich zo veel mogelijk concentreert bij bestaande bebouwing en zo dicht mogelijk aan de Oudlandseweg ligt. Met erfbeplanting dient ook terughoudend omgegaan te worden. Hooguit een haag om de begrenzing van het terrein te markeren en een rij met knotwilgen om de bestaande loodsen in te passen. (...) De Oudlandseweg ligt op een voormalig oude dijk uit de 15e eeuw (westelijke Dollarddijk). Op het terrein van vliegveld Oostwold liggen geen oude dijken waar bij de inpassing van fase 1 rekening mee moet worden gehouden.”*

Langs de Oudlandseweg zijn bestaande bomen grenzend aan het open landschap door de gemeente Oldambt gerooid. Ter plaatse van het plangebied is een ingreep in het openbaar toegankelijk gebied uitgevoerd door het aanleggen van parkeerplaatsen. Onderstaand een verbeelding van voor het kappen van de bomen (figuur 2.12) en na het kappen met de aanleg van parkeerplaatsen (figuur 2.13)



*Figuur 2.12: Een weergave van Oudlandseweg, voordat de bomenrij (links) waren gerooid*



*Figuur 2.13: Een weergave van Oudlandseweg, nadat de bomenrij zijn gerooid. Aan de rechterzijde zal de kavelgrensbeplanting (knotwilgen) worden aangeplant.*

De voorwaarde en het uitgangspunt zoals de provincie heeft verwoord zal door initiatiefnemer worden uitgevoerd. De suggestie dat terughoudend met erfbeplanting omgegaan dient te worden is begrijpelijk vanwege het behoud van het open landschap. Om de begrenzing van het perceel te markeren zal in als kavelgrensbeplanting op de zuidelijke perceelgrens worden aangebracht.

De knotwilgen moeten dienen om de bestaande bebouwing deels aan het zicht te onttrekken en komt dan ook dwars op de Polderweg te staan (oostelijke perceelsgrens). Om het geheel verder bij elkaar te trekken is het idee om een goede beukenhaag aan te brengen langs de Oudlandseweg en Polderweg (zuidelijke perceelsgrens). Deze haag zou dan aan de buitenzijde van eventuele hekwerken moeten komen te staan.



Ten aanzien van uitvoering van fase 2 (paragraaf 2.1.2) zal een landschapsarchitect worden ingeschakeld om een landschappelijk inpassingsplan voor het projectgebied uit te werken. Door het terrein in zijn geheel te beschouwen bij deze uitbreiding kan een eenheid worden gecreëerd, dat is dan ook wat na gestreefd zouden moeten worden.

### 3 Hoofdstuk 3 Beleidskader

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

Getoetst wordt of het plan past binnen het vigerende planologisch kader en binnen het ruimtelijk beleid van de verschillende overheidslagen. In dit hoofdstuk staat een overzicht van het van toepassing zijnde beleid in relatie tot de gewenste ontwikkelingen van de initiatiefnemer.

#### 3.1 Rijksbeleid

##### 3.1.1 *Ruimtelijk – Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen brengt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsruimte voor het faciliteren van ontwikkelingen.

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

*Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;

*Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

*Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:

- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor Oostwold zijn in de SVIR geen onderwerpen opgenomen die aangemerkt worden als nationaal belang, zodat het rijksbeleid geen doorwerking kent naar voorliggend project. Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking (zie paragraaf 3.1.2) geïntroduceerd.

### 3.1.2

#### **Ladder voor duurzame verstedelijking**

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd (nationaal belang 13). De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft een handreiking beschikbaar gesteld als hulpmiddel bij de toepassing van de ladder.

In het gewijzigde Bro, van kracht sinds 1 juli 2017, is artikel 3.1.6, lid 2 gewijzigd in:  
*"De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied".*

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte.

Daarvan is in het beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.

#### Geen stedelijke ontwikkeling

De vaste lijn in jurisprudentie is dat wanneer een bestemmingsplan c.q. ruimtelijke ontwikkeling voorziet in een van de andere in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, Bro genoemde stedelijke voorzieningen in de vorm van een terrein met een ruimtebeslag van minder dan 500 m<sup>2</sup>, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

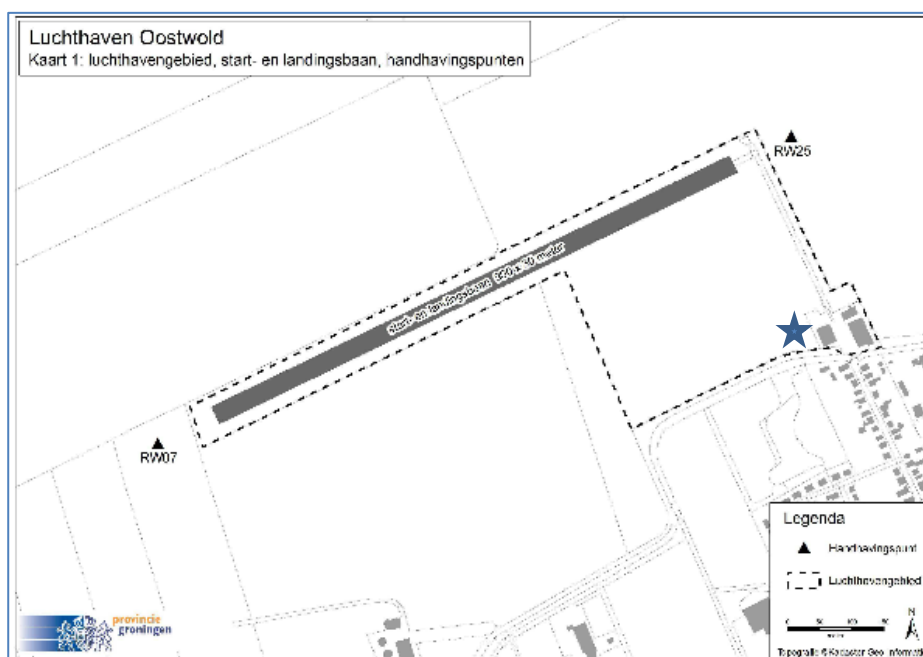
Voorliggende project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar op Airport Oostwold. De hangar heeft een afmeting van 21 x 20 meter. Een toename van bebouwing van 420 m<sup>2</sup> in het landelijk gebied. Deze ontwikkeling voorziet in een ruimtebeslag dat minder is dan 500 m<sup>2</sup>. Geconcludeerd kan worden dat deze ontwikkeling niet als stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt en daardoor niet ladderplichtig.

### **3.1.3**

#### **Wet luchtvaart**

Om een luchthaven te (mogen) exploiteren is op grond van de Wet luchtvaart een Luchthavenbesluit nodig. In het Luchthavenbesluit wordt het gebruik van de luchthaven door het luchtverkeer vastgelegd. In een Luchthavenbesluit staan de regels en grenswaarden waaraan de luchthaven zich moet houden.

Op 25 september 2013 is door Provinciale Staten van Groningen de verordening luchthavenbesluit Oostwold vastgesteld. Voorliggend project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar. Deze ontwikkeling ligt in het luchthavengebied, zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Kaart 1 van het Luchthavenbesluit Oostwold met daarop aangegeven het luchthavengebied en het plangebied aangegeven met de blauwe aanduiding.

Het project heeft geen gevolgen voor het luchtvaartgebied, het aantal vliegbewegingen, de typen vliegtuigen, en de ligging en/of lengte van de baan en beperkingsgebieden. De regels van het Luchtvaarbesluit zijn niet van toepassing op het bouwen en gebruiken van een hangar.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 *Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020***

De Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020 (vastgesteld op 1 juni 2016) vormt de basis voor de meeste plannen die de provincie Groningen de komende jaren wil maken. Hierin staat het provinciale omgevingsbeleid rondom milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Er zijn zes grote opgaven waar de provincie de komende jaren in het bijzonder aan gaat werken, dat zijn de thema's: Leefbaarheid, Circulaire Economie, Gaswinning, Waddengebied, Energietransitie en Erfgoed en als laatste ruimtelijke kwaliteit en landschap.

Voorliggende onderbouwing gaat over een regionale luchthaven. Over regionale luchthavens staat het volgende verwoord in de omgevingsvisie.

#### Regionale luchthavens

Provincie Groningen faciliteert en reguleert de vraag naar recreatief vliegen en bieden ruimte aan vluchten met een evident maatschappelijk belang. Er zijn zes luchthavens van regionale betekenis:

- vliegveld Oostwold
- vliegveld Stadskanaal
- heliport Eemshaven
- vliegveld Grootegast
- Zweefvliegveld Veendam
- Helikopterdek UMCG Groningen

Alleen de eerste drie luchthavens hebben een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart, waarin beperkingengebieden in verband met vliegveiligheid, geluid en externe veiligheid zijn opgenomen.

De Provincie Groningen staat in principe geen uitbreiding toe van het aantal terreinen, tenzij er sprake is van hoge urgentie of de maatschappelijke relevantie hiervan kan worden aangetoond. Jaarlijks worden gemiddeld 40-50 ontheffingen van het algemene verbod om buiten luchthaventerreinen verleend voor op te stijgen of te landen, de zogenaamde 'Ontheffingen Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik luchtvaartuigen' (TUG-ontheffing) voor incidentele vliegbewegingen op andere locaties.

In het kader van de beperkingen voor de effecten op de omgeving en toekomstige wijzigingen in landelijke regelgeving, is het beleid voor de 'Ontheffingen Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik luchtvaartuigen' (TUG) herijkt. Hierbij is het beleid voor de luchthavens van regionale betekenis betrokken. Dit is in april 2017 in een nieuwe beleidsregel TUG-ontheffingen vastgelegd.

Bij de luchthavenbesluiten of -regelingen voor de luchthavens en bij de TUG-ontheffingen stellen we voorschriften ter bescherming van de omgeving tegen veiligheidsrisico's en het omgevingslawaaï.

Er worden grenzen gesteld aan de gewichtsklassen van de toestellen en maximeren het aantal vliegbewegingen per luchthaven:

- voor Stadskanaal een maximum van 45.000 per jaar;
- voor Oostwold een maximum van 17.500 per jaar;
- voor Grootegast een maximum van 500 per jaar;
- voor de heliport Eemshaven een maximum van 10.950 per jaar;
- voor het helikopterdek UMCG willen wij een luchthavenbesluit of indien mogelijk een luchthavenregeling nemen met een nader te bepalen maximum aantal vliegbewegingen per jaar, dat is afgestemd op de situatie na de verplaatsing van de standplaats van de traumaheli naar vliegveld Eelde.

Vanwege de veiligheid van het luchtverkeer en van gebouwen, gelden beperkingen voor de bouwhoogte in bepaalde zones rond de luchtvaartterreinen. Dat is vastgelegd in de betreffende luchthavenbesluiten.

De Wet luchtvaart bepaalt dat die beperkingengebieden, overeenkomstig de aanduidingen in de luchthavenbesluiten, door de gemeenteraad binnen een jaar na in werking treden van het luchthavenbesluit in de voor die gebieden geldende bestemmingsplannen worden overgenomen. In de provincie Groningen gaat het om beperkingengebieden rondom de luchthavens Oostwold, Stadskanaal en de heliport op het Eemshaven-industrieterrein

### **3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening (POV)**

Tegelijkertijd met het POP heeft de provincie Groningen de Provinciale Omgevingsverordening (POV) vastgesteld. In deze verordening zijn regels vastgelegd om het beleid van de provincie te waarborgen. Op 15 november 2017 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening op een aantal onderdelen gewijzigd.

Artikel 2.11 onder o. geeft de volgende definitie voor 'nieuwe stedelijke ontwikkeling': *een ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan nieuw planologisch beslag op de ruimte door middel van uitbreiding van bouwmogelijkheden of wijziging van gebruiksmogelijkheden van substantiële aard en omvang ten behoeve van:*

- *niet-agrarische bedrijven, woningen, kantoren;*
- *voorzieningen voor de uitoefening van detailhandel, zaalsport en vrijetijdsbesteding, dienstverlening, horeca;*
- *instellingen voor onderwijs, zorg, cultuur, of bestuur;*
- *andere stedelijke voorzieningen.*

Het bouwen en gebruiken van een hangar met een omvang van 420 m2 wordt aangemerkt als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' op grond van de Omgevingsverordening.

Afdeling 2.3 van de POV gaat over 'niet-functioneel aan het buitengebied gebonden functies, zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik'

**Artikel 2.13.1 Nieuwvestiging of uitbreiding van niet-functioneel aan het buitengebied gebonden functies**

1. Een bestemmingsplan c.q. een ruimtelijke ontwikkeling dat betrekking heeft op het buitengebied bevat geen bestemmingen die voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling.
2. Het eerste lid is niet van toepassing:
  - a. op een stedelijke ontwikkeling die aansluit op het bestaand stedelijk gebied, op voorwaarde dat in de plantoelichting is aangetoond dat voor deze ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied geen ruimte beschikbaar is of na intensivering, revitalisering en herstructurering kan worden verkregen;

Op grond van bovenstaande is artikel 2.13.1, eerste lid, van toepassing op voorliggend project. Een ruimtelijke ontwikkeling (het bouwen en gebruiken van een hangar) in het buitengebied is in principe niet toegestaan. Echter geeft het tweede lid aan, dat eerste lid niet van toepassing is, op een stedelijke ontwikkeling die aansluit op het bestaand stedelijk gebied, met inachtneming van voorwaarden.

Het vliegveld sluit direct aan op het bestaand stedelijk gebied. De begrenzing tussen het bestaand stedelijk gebied (de kern Oostwold) en het buitengebied is gelegen in de Polderweg. Daarnaast is het onmogelijk en niet wenselijk om een hangar te bouwen en/of bestaande bebouwing te gebruiken ten behoeve van maximaal 6 vliegtuigen in het bestaand stedelijk gebied (de kern Oostwold). Voor dit project is dan ook geen ruimte beschikbaar in het bestaand stedelijk gebied. Op grond van artikel 2.13.1, tweede lid, onder a. van de POV is artikel 2.13.1, eerste lid, niet van toepassing.

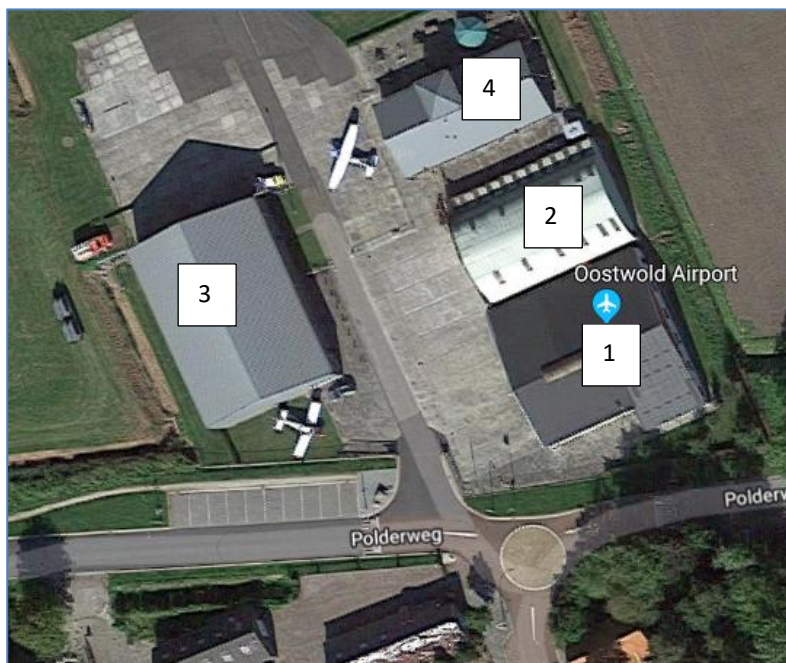
**Artikel 2.13.5 Uitbreiding van niet-agrarische bedrijven en maatschappelijke voorzieningen in het buitengebied, die niet zijn gevestigd in voormalige agrarische bedrijfsbebouwing**

1. In afwijking van artikel 2.13.1, eerste lid, kan een bestemmingsplan voorzien in de mogelijkheid tot:
  - a. uitbreiding van bebouwing van niet-agrarische bedrijven en maatschappelijke voorzieningen in het buitengebied tot een percentage dat niet meer mag bedragen dan 20% van de totale oppervlakte van de op het bouwperceel aanwezige bebouwing;

Het vliegbedrijf op deze locatie wordt aangemerkt als een 'niet-agrarisch bedrijf' in het buitengebied. Het vliegbedrijf mag bebouwing uitbreiden tot een percentage van maximaal 20% van de totale oppervlakte van de op het bouwperceel aanwezige bebouwing.

Om verbeelding (figuur 3.2) is een weergave te zien van de aanwezige bestaande bebouwing op het perceel. Op het perceel staan 4 gebouwen met de volgende oppervlakten:

| Omschrijving     | Kenmerk figuur 3.2 | Oppervlakte |
|------------------|--------------------|-------------|
| Hangar 1         | Nummer 1           | 626 m2      |
| Hangar 2         | Nummer 2           | 470 m2      |
| Hangar 3         | Nummer 3           | 623 m3      |
| Horeca paviljoen | Nummer 4           | 356 m2      |



Figuur 3.2: Weergave de bebouwing op het perceel. De nummers corresponderen met bovenstaande tabel.

De aanwezige bebouwing op het perceel bedraagt gezamenlijk 2075 m<sup>2</sup>. Het vliegbedrijf mag 20% van 2075 m<sup>2</sup> = 415 m<sup>2</sup> uitbreiding aan bebouwing. De nieuwe hangar heeft een oppervlakte van 420 m<sup>2</sup>. Strikt genomen is er een overschrijding van 5 m<sup>2</sup>.

Dat betekent dat het eerste lid van artikel 2.15.1 niet mogelijk is, maar het tweede lid, dat voorziet op een uitbreiding meer dan 20%. Met inachtneming van de volgende voorwaarden:

als in de plantoelichting verantwoord wordt dat:

- redelijkerwijs niet op een andere locatie dan waar het bedrijf of de maatschappelijke voorziening is gevestigd in de ruimtebehoefte kan worden voorzien; en
- aan het plan een erfinrichtingsplan ten grondslag ligt dat met toepassing van de maatwerkmethode is opgesteld onder begeleiding van een onafhankelijke of een bij de gemeente werkzame deskundige op het gebied van stedenbouw en landschapsarchitectuur, indien de omvang van het bouwperceel niet groter wordt dan 0,5 hectare of een bij de provincie werkzame deskundige op het gebied van stedenbouw en landschapsarchitectuur, indien de omvang van het bouwperceel groter wordt dan 0,5 hectare; en
- rekening is gehouden met:
  - de historisch gegroeide landschaps- en bebouwingsstructuur;
  - de ruimtelijk relevante kenmerken van de bestaande bebouwing;
  - een evenwichtige ordening en in de omgeving passende maatvoering en vormgeving van de bedrijfsgebouwen;
  - het woon- en leefklimaat van direct omwonenden; en
  - het aspect nachtelijke lichtuitstraling.

Hiervoor, ter onderbouwing van artikel 2.13.1, tweede lid, onder a., is gemotiveerd dat redelijkerwijs niet op een andere locatie dan waar het bedrijf is gevestigd in de ruimtebehoefte kan worden voorzien. In paragraaf 2.2. is ingegaan op het aspect 'landschappelijke inpassing'. Daarnaast voorziet voorliggend ruimtelijke onderbouwing is de overige belangrijke aspecten zoals een evenwichtige ordening, passend in de omgeving en het woon- en leefklimaat van direct omwonenden.

Ook is vermeldingswaardig dat vanuit een ambtelijk overleg tussen de gemeente Oldambt met de provincie Groningen is gesproken over de uitbreidingsplannen van het vliegbedrijf. Hierover is vanuit de provincie het volgende verwoord:

*"Landschappelijk gezien is de door de gemeente voorgestelde uitbreiding (fase 1: 'het bouwen en gebruiken van een hangar') van het vliegveld aanvaardbaar. De uitbreiding vindt plaats in een gebied dat in onze POV is aangewezen als grootschalig open landschap. Als uitgangspunt geldt dat nieuwe bebouwing zich zo veel mogelijk concentreert bij bestaande bebouwing en zo dicht mogelijk aan de Oudlandseweg ligt. Met erfbeplanting dient ook terughoudend omgegaan te worden. Hooguit een haag om de begrenzing van het terrein te markeren en een rij met knotwilgen om de bestaande loodsen in te passen."*

Bovenstaande geeft aan dat de provincie Groningen niet negatief tegenover het project staat. Ook kan geconcludeerd worden het bouwen en gebruiken van de hangar niet in strijd is met het Provinciaal beleid.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### **3.3.1 Omgevingsvisie Oldambt**

De Omgevingsvisie is op 30 januari 2017 vastgesteld door de gemeenteraad. In deze Omgevingsvisie wordt een integrale visie beschreven. De Omgevingswet gaat uit van het principe 'Ja, mits' De Omgevingsvisie geeft zicht op de noodzakelijke en gewenste ontwikkelingen van de fysieke leefomgeving, met daarbij de verbinding naar het sociale domein. De gemeente Oldambt zoekt hierbij naar samenhang met de (regionale) dynamiek van de huidige maatschappij.

De kernkwaliteiten van de dorpen en het verschil in woonmilieu maakt dat ieder dorp zijn eigen identiteit heeft. Met een aantal dorpen heeft afstemming plaatsgevonden over de beschrijving van deze kwaliteiten.

#### Oostwold

Het dorp ligt aan de rand van het Oldambtmeer, aansluitend op de Hoofdweg van Midwolda. Oostwold kent niet alleen lintbebouwing maar ook komvorming met als bekroning het aangewezen beschermde dorpsgezicht in het noordwestelijke deel van de kom. Kenmerkende voorzieningen zijn de Brede School, het Gezondheidscentrum en het vliegveld aan de noordzijde van het dorp. Verder zijn her en der voorzieningen aanwezig. Meest in het oog springende evenement is de tweejaarlijkse, meerdaagse vliegshow vanaf vliegveld Oostwold. In de kom van Oostwold wordt gewoond in karakteristieke arbeiderswoningen waarbij op enkele plaatsen nieuwbouw is gerealiseerd. Enigszins buiten Oostwold langs de Kromme Elleboog en de Nieuweweg wordt landelijk gewoond

In de Omgevingsvisie wordt het vliegveld Oostwold expliciet genoemd:

*“Als een bijzonder bedrijf willen we aanduiden het vliegveld Oostwold met een zakelijk en een recreatief karakter. De gemeente hecht belang aan deze voorziening. Voor eventuele uitbreiding is een maatwerkbenadering nodig met in acht neming van de kaders van deze visie.”*

Voorliggend project is voorbereid door een maatwerkbenadering van de gemeente Oldambt. Mede de contacten met de gemeente hebben geleid tot voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

### 3.3.2

#### **Toekomstvisie Oldambt**

De gemeenteraad van Oldambt heeft in april 2010 de toekomstvisie voor de gemeente vastgesteld. In deze visie is een profiel van de gemeente opgesteld met een aantal (ruimtelijke) kernkwaliteiten (historische gaafheid, weidse polders met een gaaf uitzicht, heldere sterrenhemel, grenzend aan het Waddengebied, een sterke landbouw, grensgemeente, liggend aan een A-weg en de aanwezigheid van het Oldambtmeer en nieuwe natuur).

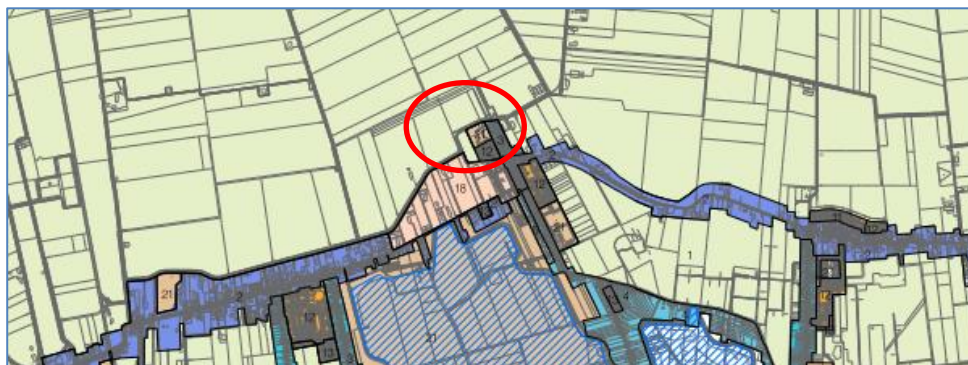
Als de Toekomstvisie iets teweeg zou moeten brengen, is dat het creëren van een wervend en ambitieus beeld van de gemeente Oldambt. Een beeld dat bestuur, raad en organisatie van de gemeente uitdaagt om de gemeente met enthousiasme neer te zetten bij “buitenstaanders”. Een beeld dat mee gedragen wordt door bewoners, ondernemers, organisaties en verenigingen. Een beeld dat de tegenstellingen overstijgt en Oldambt geeft waar ze recht op heeft: een eigen toekomst. Tenslotte een beeld dat keuzes mogelijk maakt en richting geeft voor toekomstig beleid.

Voorliggend project is niet expliciet genoemd in de Toekomstvisie. Het project is hiermee niet in strijd.

### 3.3.3

#### **Welstandsnota**

De nota bevat het welstandsbeleid voor de gemeente Oldambt. Met de nota worden een goed beheer en een goede ontwikkeling van de gebouwde ruimte van de gemeente beoogd. De nota is gebaseerd op de identiteit van de gemeente en is ontstaan uit een samenvoeging en actualisering van de welstandsnota's van de voormalige gemeenten Winschoten, Scheemda, Reiderland en van het projectgebied Blauwestad. Aan de welstandsnota zijn tevens beeldkwaliteitsplannen (mini welstandsnota's van specifieke ontwikkelingsgebieden) gekoppeld.



Figuur 3.3: Weergave de welstandskaart met de rode aanduiding als het vliegveld.

Op de welstandskaart heeft het gebied ter plaatse van het plangebied de categorie 5 “zeer verspreide bebouwing”. Naast de algemene criteria gelden de specifieke criteria voor dit gebied. De aanvraag omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit wordt aan de hand van de welstandsnota beoordeeld door de welstandscommissie.

### **3.4 Conclusie ten aanzien van beleid**

Er zijn vanuit het Rijksbeleid, Provinciaal en gemeentelijk beleid geen belemmeringen aanwezig voor deze ruimtelijke ontwikkeling.

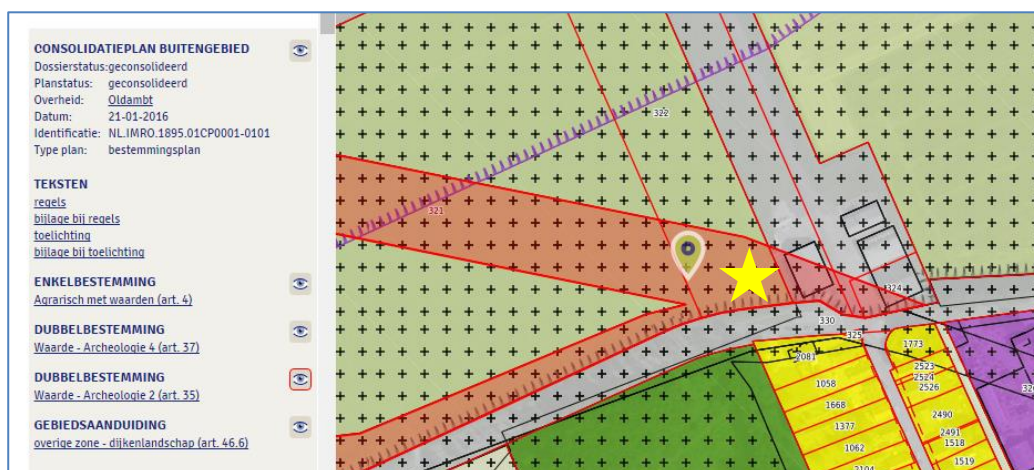
## 4 Hoofdstuk 4 Omgevingsfactoren

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

### 4.1 Archeologie en Cultuurhistorie

In deze paragraaf moet worden aangegeven hoe het cultureel erfgoed wordt beschermd in relatie tot de wettelijke bepalingen (Wet op de archeologische monumentenzorg) en hoe met het oog op het noodzakelijk onderzoek met het aspect archeologie is omgegaan.

De gemeente Oldambt heeft een archeologische beleidsadvieskaart vastgesteld, die vertaald is naar het geldend bestemmingsplan.



Figuur 4.1: Uitsnede verbeelding van het geldend bestemmingsplan en het plangebied (gele aanduiding). Met rood aangegeven zone betreft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'

Volgens het vigerend bestemmingsplan heeft het plangebied twee dubbele bestemmingen, namelijk Waarde-Archeologie 2 en 4. Voor Waarde - Archeologie 2 en 4 is een minimumoppervlak voor bodemverstoringen opgenomen van 100 m<sup>2</sup> respectievelijk 500 m<sup>2</sup>.

In het plangebied is een hangar met een oppervlakte van 420 m<sup>2</sup> gepland. De bodemingreep en -verstoring is zodanig groot dat een archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Er is door Libau een verkennend (bureau)onderzoek uitgevoerd. Op basis van dat onderzoek heeft Laagland Archeologie een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Hieronder wordt ingegaan op beide onderzoeken en de conclusie.

#### Verkennend (bureau)onderzoek

Door Libau is een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het Libau-rapport, kenmerk 18.81032, datum 23 maart 2018 (herziene versie) is als bijlage 1 bijgevoegd. Hieronder een uiteenzetting van de 'Overweging en advies' naar aanleiding van dat onderzoek.

*“Het plangebied ligt ten noordwesten van Oostwold in een gebied dat in de steentijd (op het zand) bewoonbaar was en in de (late) middeleeuwen deel uitmaakte van de welvarende streek Wold-Oldambt (bewoning op het veen). De middeleeuwse veenontginningen hadden echter klink en oxidatie tot gevolg. Al in de late middeleeuwen werd het dorp Oostwold verplaatst. Door de maaiveldddaling kon de zee bij stormvloed diep het land binnendringen en ontstond in de late middeleeuwen de Dollard. In het plangebied werd op het zand en veen een pakket klei afgezet. In 1509 bereikte de Dollard zijn grootste omvang. Het verdrongen land werd uiteindelijk voor een groot deel opnieuw ingepolderd. De start- en landingsbaan en de locatie van de beoogde nieuwe hangars overlappen met twee voormalige Dollarddijken uit de 16de en 17de eeuw. Op de hoogtekartaart is de ligging van deze dijken nog herkenbaar aan de flankerende dijksloten. Van het dijklichaam zelf zal echter op deze locaties niets meer aanwezig zijn.*

*De oudste nederzetting Oostwold bevond zich ten noorden van het huidige dorp. De locaties waar werkzaamheden zijn beoogd, liggen grotendeels binnen dit voormalige dorpsgebied. Dit betekent dat hier een grote kans bestaat op de aanwezigheid van archeologische resten die samenhangen met de oudste bewoning van Oostwold. Deze resten kunnen onder andere bestaan uit funderingsresten/-sporen van steenhuisen, sporen van houten gebouwen, waterputten, afvalkuilen en resten van oude infrastructuur. Eventuele resten kunnen direct onder de Dollardklei worden aangetroffen.*

*Op de locatie waar de nieuwe hangar is beoogd, kunnen wel archeologische resten in het geding zijn. In hoeverre eventuele archeologische resten nog intact zijn, hangt echter af van de intactheid van de bodem. Mogelijk hebben de ruilverkaveling en de aanleg van de Oudlandseweg op deze locatie geleid tot bodemverstoring. Dit is op voorhand echter niet te zeggen. Daarom dient hier een verkennend archeologisch booronderzoek te worden uitgevoerd om de gaafheid van de bodem in beeld te brengen en de aan- of afwezigheid van archeologische resten in het plangebied aan te tonen. Het booronderzoek dient te bestaan uit 6 boringen, regelmatig verdeeld over de planlocatie. De opgeboorde grond dient te worden onderzocht op archeologische indicatoren. Afhankelijk van de uitkomsten van het booronderzoek wordt bepaald of mogelijk vervolgonderzoek of planaanpassing nodig is.”*

#### Inventariserend veldonderzoek

Door Laagland Archeologie is een inventariserend veldonderzoek - verkennende fase uitgevoerd. Het rapport bekend onder nummer 175, juni 2018 is als bijlage 2 bijgevoegd. De samenvatting van dit onderzoek luidt:

*“Laagland Archeologie heeft in juni 2018 een Inventariserend veldonderzoek - verkennende fase uitgevoerd aan de Vliegvelde Oostwold te Oostwold. Het onderzoek vond plaats in verband met de ruimtelijke procedure vanwege het voornemen op het terrein een hangar te bouwen. Mettertijd zullen nog twee hangars worden gerealiseerd.*

*In een eerder stadium is reeds een bureauonderzoek uitgevoerd. Het hier uitgevoerde booronderzoek had tot doel dit bureauonderzoek te toetsen en zo nodig aan te vullen. Om de beoogde doelstelling te bereiken zijn specifieke onderzoeksvragen opgesteld. Deze zijn opgenomen in paragraaf 3.2.*

*Uit het veldonderzoek dat de globale bodemopbouw bestaat uit een bouwvoor van circa 20 - 40 cm dik, gevolgd door kleiafzettingen, afgezet door de Dollard in de late Middeleeuwen. Daaronder zijn soms (verslagen) resten van het oorspronkelijke veenpakket waargenomen. Dekzand ontbreekt. De Dollardafzettingen liggen scherp begrensd op keileem.*

*Eenduidige archeologische indicatoren zijn niet aangetroffen, evenmin als een archeologisch niveau. Resten van een dijklichaam of bijbehorende teensloten zijn evenmin aangetroffen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden deze resten ook niet verwacht. Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd geen archeologisch vervolgonderzoek in het plangebied uit te voeren.”*

#### 4.1.1

#### **Cultuurhistorie**

In de gemeentelijke Nota Archeologie staat verwoord hoe de gemeente Oldambt omgaat met archeologisch, cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke waarden binnen haar grondgebied. De gemeente zet in op het behoud van waardevolle archeologisch, cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke relicten.

##### Oostwold

De oudste nederzetting van Oostwold lag even ten noorden van het huidige dorp. Puin van de gesloopte kerk zou gebruikt zijn om de dijk te versterken die in die tijd rond de Dollarboezem is aangelegd. Het dorp Oostwold lag tot in de 16<sup>e</sup> eeuw aan de rand van de Dollard. De oude kern van Oostwold is in 1911 aangewezen als beschermd dorpsgezicht. De waarde van het beschermd dorpsgezicht ligt in de historische-ruimtelijke structuur die in die tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw is ontstaan met de bouw van de pastorie en kerk. De structuurlijnen van de dorpskom sluiten aan bij die van het opstreckende verkavelingssysteem. Het beschermd dorpsgezicht is in 2011 uitgebreid, ten westen van de dorpskern. In de dorpskern van Oostwold zijn een aantal Rijksmonumenten aanwezig.



Figuur 4.2: Weergave [www.planviewer.nl](http://www.planviewer.nl) met in het rood de dubbelbestemming 'Waarde – Beschermd dorpsgezicht'.

#### 4.1.2

#### **Conclusie**

Het archeologisch bureau- en veldonderzoek heeft geen archeologische indicatoren en/of dijklichaam of bijbehorende teensloten aangetroffen. Het plangebied is niet gelegen in het beschermd dorpsgezicht van Oostwold. Ook zijn geen Rijksmomenten in het plangebied gelegen. Geconcludeerd kan worden dat het bouwen en gebruiken van een hangar niet tot gevolg heeft dat archeologisch, cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke waarden significant worden aangetast.

#### 4.2

#### **Bodem**

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient aangegeven te worden wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied is. Tevens dient ter voorkoming van het bouwen op verontreinigd gronden, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een rapportage van een recent uitgevoerd verkennend bodemonderzoek toegevoegd te worden. Voor verkennend bodemonderzoek op een locatie wordt de norm NEN 5740 gehanteerd (onderzoeksstrategie voor verkennend bodemonderzoek).

Door Klijn Bodemonderzoeken B.V. is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, bekend onder projectnummer 17KL326, datum 3 oktober 2017. Het onderzoek komt tot de volgende conclusies en aanbevelingen:

*“Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er geen milieu hygiënische bezwaren ten aanzien van het gebruik van het terrein en de afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de voorgenomen bouwactiviteiten op het terrein.”*

Voor de volledige bodemonderzoek wordt verwezen naar bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

#### 4.3

#### **Ecologie**

De Wet natuurbescherming (Wnb) is in werking getreden op 1 januari 2017. Deze wet vervangt de volgende drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (houtopstanden). De provincie is bij de Wnb het bevoegd gezag voor de toetsing van werkzaamheden en handelingen bij Natura 2000-gebieden en dier- en plantensoorten. Het Rijk blijft bevoegd gezag bij ruimtelijke ingrepen met grote nationale belangen. Voor gemeenten geldt dat zij het bevoegd gezag zijn voor omgevingsvergunningen.

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met Europese en nationale wetgeving en beleid ten aanzien van de natuurbescherming. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

##### Gebiedsbescherming

In de Wnb is de bescherming van specifieke natuurgebieden geregeld. Het betreft de Natura 2000-gebieden, die een internationale bescherming genieten. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent.

Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen voor soorten en vegetatietypen opgesteld.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) - voorheen Ecologische Hoofdstructuur - is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. Ten aanzien van ontwikkelingen binnen het NNN geldt het 'nee, tenzij-principe'. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing, ontwikkeling en bescherming van het NNN. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van het NNN is voor de provincie Drenthe uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsvisie en de bijbehorende Provinciale Omgevingsverordening.

#### Soortenbescherming

Het uitgangspunt van de Wnb is dat er geen (opzettelijke) schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. De soortenbescherming binnen de Wnb is daarbij opgedeeld in drie beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen dier- en plantensoorten.

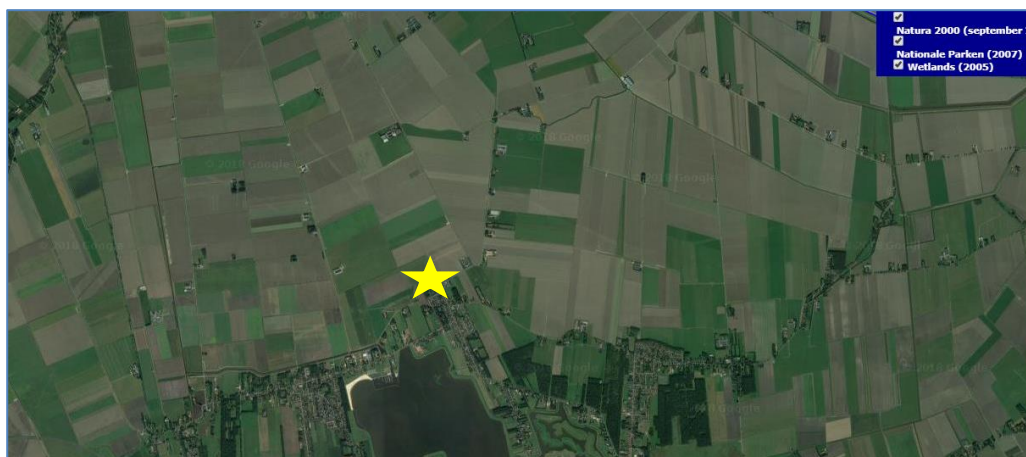
#### **4.3.1**

#### ***Natuurwaarden in het terrein***

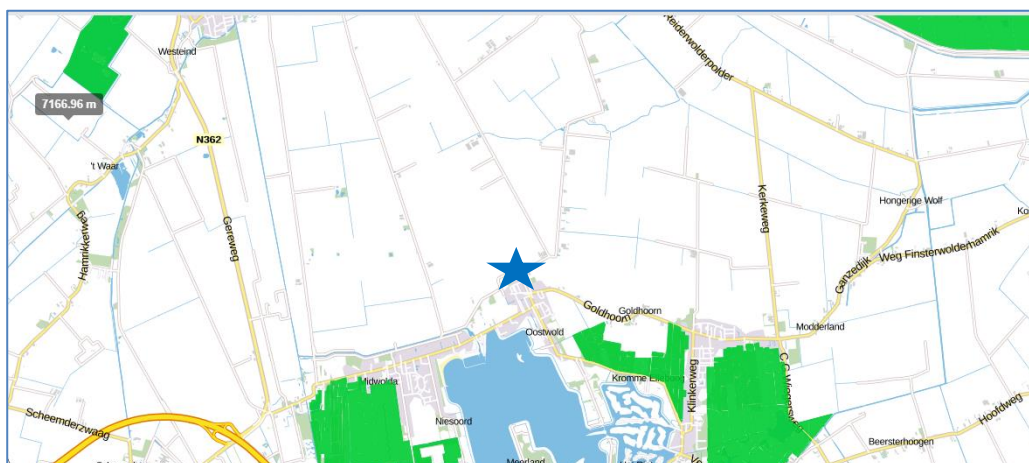
##### Gebiedsbescherming

In de directe nabijheid van het plangebied (figuur 4.1) bevinden zich geen onderdelen van Natura 2000-gebieden, Nationale Parken en Wetlands. In figuur 4.2 bevinden zich nabij het plangebied onderdelen van het NNN-natuurgebieden.

Het plangebied zelf valt niet binnen het NNN-natuurgebied, zodat nader onderzoek naar de gebiedsbescherming niet nodig is.



Figuur 4.3: Uitsnede uit de kaartenmachine [www.synbios.nl/alterra](http://www.synbios.nl/alterra)



## Soortbescherming

- Vogels met jaarrond beschermde nesten;
- Overige vogels;
- Soorten van de Habitatrichtlijn (bijlage IV) en de Verdragen van Bern (bijlage II) en Bonn (bijlage I);
- Overige soorten die op nationaal niveau beschermd zijn en waarvoor provinciaal geen vrijstelling geldt;
- Overige soorten die op nationaal niveau beschermd zijn, maar waarvoor provinciaal wel een vrijstelling geldt.

Voor het overtreden van verbodsartikelen bij ruimtelijke ingrepen is het noodzakelijk om ontheffing aan te vragen bij bevoegd gezag (veelal de provincie waarbinnen de ingreep of activiteit plaatsvindt). Voor het verkrijgen van een ontheffing dient een uitgebreide rapportage opgesteld te worden waarin o.a. wordt aangegeven hoe gezorgd wordt dat schade tot een minimum beperkt blijft en of compenserende maatregelen aan de orde zijn.

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



*Figuur 4.5: Een verbeelding waaruit blijkt de huidige gebruik van het perceel, gezien vanaf de verharding voor de bestaande hangar.*



*Figuur 4.6: Een verbeelding waaruit blijkt de huidige gebruik van het perceel, gezien vanaf de Oudlandseweg.*

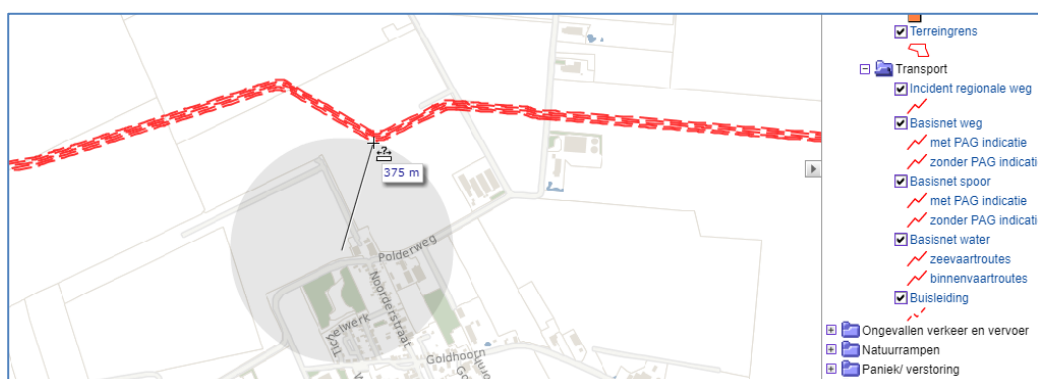
Er worden geen negatieve effecten op beschermde soorten verwacht. Nader onderzoek (quicksan) naar ecologie is niet vereist.

#### **4.4**

##### **Fysieke veiligheid**

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen richt zich primair op inrichtingen zoals bedoeld in de Wet milieubeheer. Een hangar bedoeld voor stalling van vliegtuigen wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object, zodat in principe niet hoeft te worden beoordeeld of er in de nabijheid van het plangebied Bevi-inrichtingen (of andere onderdelen van externe veiligheid) zijn die van invloed zijn/kunnen zijn op de plannen.

Ondanks dat er geen sprake is van het bouwen en gebruiken van een (beperkt) kwetsbaar object is zorgvuldigheidshalve de risicokaart Groningen geraadpleegd. Onderstaand een weergave van de risicokaart Groningen.



Figuur 4.7: Uitsnede risicokaart Groningen ter hoogte van het plangebied

#### 4.4.1.1 Bevi-inrichtingen binnen en buiten het plangebied

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. Het vliegbedrijf is geen Bevi-inrichting en valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

#### 4.4.1.2 Buisleidingen

In de nabijheid van het plangebied bevindt zich op circa 373 meter in noordelijke richting een vijftal (gas)transportleidingen.

De maatgevende hogedrukgasleiding heeft een diameter van 42,01 inch en een werkdruk van 79,9 bar. De inventarisatieafstand voor de maatgevende leiding is ca. 520 meter. De nieuwe hangar bevindt zich binnen dit invloedsgebied. Het groepsrisico is naar verwachting erg laag vanwege de lage personendichtheid in het gebied.

| diameter (inch) | diameter (nominaal) | inventarisatieafstand (KA) (m) |          |        |
|-----------------|---------------------|--------------------------------|----------|--------|
|                 |                     | 40 bar                         | 66,2 bar | 80 bar |
| 4               | DN100               | 45                             | 60       | 65     |
| 6               | DN150               | 70                             | 90       | 95     |
| 8               | DN200               | 95                             | 120      | 130    |
| 10              | DN250               | 120                            | 150      | 160    |
| 12              | DN300               | 140                            | 170      | 180    |
| 14              | DN350               | 150                            | 190      | 200    |
| 16              | DN500               | 170                            | 210      | 230    |
| 18              | DN450               | 200                            | 240      | 260    |
| 20              | DN500               | 220                            | 270      | 290    |
| 24              | DN600               | 260                            | 310      | 330    |
| 30              | DN750               | 310                            | 380      | 400    |
| 36              | DN900               | 360                            | 430      | 470    |
| 42              | DN1050              | 400                            | 490      | 520    |
| 48              | DN1200              | 440                            | 540      | 580    |

Figuur 4.8: Tabeloverzicht inzake de inventarisatieafstanden

#### **4.4.1.3**      *Hoogspanningsleidingen*

In en nabij het plangebied bevinden zich geen route gevaarlijke stoffen en hoogspanningsleidingen die invloed hebben op voorliggend project.

#### **4.4.1.4**      *Provinciaal Basisnet Groningen*

Het plangebied is niet gelegen in veiligheidszone 2 “invloedsgebied provinciale wegen”.

#### **4.4.1.5**      *Conclusie*

Ten noorden van het plangebied bevindt zich op circa 373 een vijftal (gas)transportleidingen. Het plangebied is binnen de inventarisatieafstand van deze buisleiding(en) gelegen. Aangezien de hangar geen (beperkt) kwetsbaar object en het aantal personen niet toeneemt, is er geen sprake van een toename van het groepsrisico. Er is geen nadere verantwoording

Het bouwen en gebruiken van een hangar is niet van invloed op het Luchthavenbesluit (zie paragraaf 3.1.3).

Nader onderzoek naar externe veiligheid is niet nodig.

### **4.5**            **Geluid**

Regels ten aanzien van geluidhinder zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Het doel van de Wet geluidhinder is tweeledig. Enerzijds de bescherming van het milieu en anderzijds de bescherming van de volksgezondheid.

Bepalend is steeds de situering van geluidsbronnen ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen. De Wgh gaat uit van zones langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Binnen dergelijke zones zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan indien de geluidsbelasting op de buitengevel onder of hoogstens gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde is toegestaan indien maatregelen om de geluidsbelasting op de buitengevels te beperken niet mogelijk zijn of onvoldoende helpen en indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

#### **4.5.1**            ***Wegverkeerslawaaï in relatie tot de hangar***

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen zones. Echter voorziet het project in het bouwen en gebruiken van een hangar, dat geen geluidsgevoelig object betreft. In het kader van de Wet geluidhinder is geen akoestisch (nader) onderzoek nodig.

#### **4.5.2**            ***Overige bronnen inrichting***

Er zijn geen overige geluidbronnen, zoals railverkeer of industrielawaai die van invloed zijn op het plangebied.

#### 4.5.3

#### **Conclusie**

Het aspect geluid (Wet geluidhinder) vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

#### 4.6

#### **Bedrijven en milieuzonering**

Vanuit milieu hygiënisch oogpunt vergt het inpassen van nieuwe functies in het plangebied een goede afstemming met de andere, in de omgeving aanwezige functies. Binnen het plangebied is sprake van het bouwen en gebruiken van een hangar.

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

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

De (indicatieve) lijst "Bedrijven en Milieuzonering 2009", uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse gemeenten, geeft weer wat de richtafstanden zijn voor milieubelastende activiteiten. In deze publicatie worden de indicatieve richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

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

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

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

Op basis van de VNG-Reeks bedragen de normafstanden van een luchthaven tot woningen van derden de volgende, waarbij de kanttekening dat onderstaande tabel bedoeld is voor de grotere luchthavens, die redelijkerwijs niet in verhouding staan tot het Vliegbedrijf Tom van der Meulen op Airport Oostwold.

|            | Geur | Stof | Geluid | Gevaar | Categorie |
|------------|------|------|--------|--------|-----------|
| Luchthaven | 200  | 50   | 1500   | 500    | 6         |

De meest nabijgelegen woning van derden (aan de Noordenstraat) ten opzichte van de bestemmingsgrens zich bevindt op een afstand van circa 15 meter, waarbij opgemerkt wordt dat de nieuwe hangar ten opzichte van die woning op een afstand van circa 50 meter wordt gerealiseerd. De bestaande hangars staan op een kortere afstand van de woningen aan de Noorderstraat.

Het is vermeldingswaardig dat er sprake is van een vliegveld dat al meerdere jaren op deze locatie aanwezig is. Dat voor de inrichting een omgevingsvergunning c.q. milieuvergunning van toepassing is en door de Provincie Groningen een Luchtvaartbesluit is vastgesteld. In dat Luchtvaartbesluit zijn de grenswaarden en regels omtrent het gebruik van de luchthaven door het luchthavenluchtverkeer opgenomen. Daarnaast bevat het Luchthavenbesluit de aanduiding van het luchthavengebied (figuur 3.1) en de aanduiding van gebieden rondom de luchthaven met ruimtelijke beperkingen in verband met de geluidbelasting en de externe veiligheid van het luchthavenluchtverkeer en in verband met de vliegveiligheid.

Het project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar met stallingsruimte voor 6 (extra) vliegtuigen met eventueel een toename van geluidsproducerende bedrijfsactiviteiten. Aangetoond dient te worden of het project qua geluid ruimtelijk inpasbaar is en geen onevenredige hinder wordt veroorzaakt naar de omliggende woningen. Parallel aan die afweging is vanuit het bevoegd gezag aangegeven dat voor de inrichting en het verlenen van een revisievergunning een geactualiseerd akoestisch onderzoek nodig is.

Door het Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV is een akoestisch rapport 'Geluidsuitstraling Vliegbedrijf Tom van der Meulen' opgesteld. Het rapport is bekend onder Kenmerk 5842/NAA/ad/ft/2, d.d. 11 juni 2018 en als bijlage 4 bijgevoegd.

Het onderzoek is uitgevoerd in verband met veranderingen in de inrichting. Deze veranderingen moeten worden verwerkt in de voor de inrichting geldende vergunning verleend op grond van de Wet milieubeheer. Voor het aspect geluid is de plaatsing van de nieuwe hangar(s) voorzien samen met enige wijzigingen in de bestaande bebouwing. Het akoestisch onderzoek biedt tevens input ten aanzien van voorliggend ruimtelijke onderbouwing.

Hieronder een weergave van de samenvatting en conclusie van het rapport:  
*"Vliegbedrijf Tom van der Meulen veroorzaakt bij de omliggende woningen van derden geluidsbelastingen tot 51 dB(A). Deze geluidsbelasting verandert niet ten opzichte van de vergunde situatie, de realisatie van de nieuwe hangar heeft geen invloed op de geluidssituatie. In het bedrijf vinden activiteiten plaats in de dag-, avond- en beperkt in de nachtperiode.*

*Bij de berekeningen is aangehouden dat in hangar 3 tijdens incentives een gemiddeld muziekgeluidsniveau van 85 dB(A) mogelijk is. De inrichting veroorzaakt bij de woningen maximale geluidsniveaus tot 73 dB(A) in de dagperiode, 64 dB(A) in de avond- en 60 dB(A) in de nachtperiode. Rekening houdend met de uitsluiting van het laden en lossen in de dagperiode wordt voldaan aan de geluidsgrenswaarde voor het maximale geluidsniveau.*

*In incidentele situaties, ten hoogste twaalf dagen per jaar, veroorzaakt de inrichting een geluidsbelasting van ten hoogste 53 dB(A) bij de woningen. De maximale geluidsniveaus zijn dan ten hoogste 73 dB(A) in de dag- en avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode.*

*De geluidsbelasting van de indirecte hinder bedraagt bij woningen aan de Noorderstraat ten hoogste 53 dB. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. Aan de maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A) wordt voldaan.*

*Ook aan de grenswaarde voor het binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen van 35 dB(A) wordt voldaan. De indirecte hinder is daarmee aanvaardbaar.*

Een conceptversie van het akoestisch rapport is door de Omgevingsdienst Groningen (ODG) beoordeeld. Het advies d.d. 20 april 2018, kenmerk VTH/DMS en LOS-nummer: Z2018-00001814-001 geeft het volgende conclusie/advies:

- De metingen en berekeningen zijn uitgevoerd conform de HMRI.
- De nu geprognosticeerde geluidbelasting op de woning Noorderstraat 2 voldoet tijdens de RBS niet aan de richtwaarde van 50 dB(A). Tijdens de IBS wordt de richtwaarde tijdens de dag- en avondperiode overschreden. De LMax voldoet in de dagperiode niet aan de grenswaarde.
- De nu aangevraagde geluidbelasting is lager dan wel gelijk aan de vigerende vergunning.
- ODG ziet geen redenen, wat betreft de geprognosticeerde, aanvullingen te vragen/nader onderzoek te verlangen op het akoestisch rapport dan wel de vergunning (deels) te weigeren.

#### **4.6.1**

#### **Conclusie**

Het project vormt vanuit het aspect geluid en milieuhinder geen belemmering voor de omgeving. Aangrenzende woonfuncties worden, door het bouwen en gebruiken van een hangar en de activiteiten binnen de gehele inrichting, niet onevenredig aangetast ten opzichte van het bestaand woon- en leefklimaat.

#### **4.7**

#### **Luchtkwaliteit**

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de AMvB-nibm zijn de criteria vastgelegd om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van nibm.

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

- woningbouwlocaties met niet meer dan 500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg en 1000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 33.333 m<sup>2</sup> bij één ontsluitingsweg en 66.667 m<sup>2</sup> bij twee ontsluitingswegen;
- bepaalde landbouwinstallaties.

Het project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar met een oppervlakte van 420 m<sup>2</sup>.

Daarmee is het project kleinschaliger als bovengenoemde referentieprojecten. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet nodig.

Daarnaast kan bij de beoordeling van kleinere ruimtelijke plannen met behulp van de zogeheten Nibm-tool ook inzichtelijk worden gemaakt of een plan is aan te merken als Nibm-project. Hieronder hebben wij met behulp van de Nibm-tool de berekening uitgevoerd, waarbij we er van zijn uitgegaan dat circa 10% van het verkeer als gevolg van het plan bestaat uit vrachtverkeer.

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

| Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit |                                       |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------|
| Jaar van planrealisatie                                                                                   |                                       | 2019  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                     |                                       |       |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                              |                                       | 755   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                     |                                       | 10,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                           | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,97  |
|                                                                                                           | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,17  |
| Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                                  |                                       | 1,2   |
| Conclusie                                                                                                 |                                       |       |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig                   |                                       |       |

Figuur 4.9: Worst-case berekening Nibm-tool

Het blijkt dat bij een toename van het aantal voertuigbewegingen van (als voorbeeld) 755 per dag als gevolg van het plan er nog geen sprake is van negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit. De hangar zijn bedoeld voor de stalling van maximaal 6 vliegtuigen. Deze vliegtuigen staan nu gestald op Lelystad Airport. Het bouwen en gebruiken van een hangar ten behoeve van vliegtuigstalling gaat dat niet gepaard met significante toename van het verkeersbewegingen, doch veel minder dan 755 extra voertuigbewegingen zoals hiervoor weergegeven.

Uit de nibm-tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer (als gevolg van dit project) niet in betekende mate is. Er is geen sprake van significante verkeersaantrekkende werking. Vermindering van de luchtkwaliteit is niet aan de orde en vormt geen belemmering voor het project.

#### 4.8 Verkeer en vervoer en parkeren

Nieuwe functies betekenen meestal ook dat er sprake is of zal zijn van een toename van verkeersbewegingen, alsmede ontstaat er een parkeerbehoefte. Uitgangspunt is dat nieuwe functies geen onevenredige extra hinder veroorzaken voor reeds aanwezige functies in de omgeving.

Het project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar voor de stalling van maximaal 6 vliegtuigen. De locatie en hangar(s) worden incidenteel bezocht in het kader van beheer en onderhoud door medewerkers van het vliegbedrijf. Het project heeft niet tot gevolg dat het aantal medewerkers of bezoekers significant zal toenemen. Er zijn geen aanwijzingen dat het huidige parkeren een onevenredig parkeerdruk geeft in de directe omgeving. Het bouwen en gebruiken van een hangar heeft geen verkeersaantrekkende werking. Op eigen terrein is al voldoende gelegenheid om te parkeren, waardoor er geen onevenredig parkeerhinder in de omgeving ontstaat.

#### **4.9 Watertoets**

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

Op 13 juni 2018 is de watertoets uitgevoerd. Op basis van de uitgevoerde watertoets blijkt dat het plangebied in het beheersgebied van het waterschap Hunze en Aa's ligt. Op basis van de ingevulde gegevens geldt de normale watertoetsprocedure. Het gehele watertoetsdocument is als bijlage 4 bij dit plan gevoegd. Hieronder volgen de relevante adviezen en de wijze waarmee daar in de planvorming rekening is gehouden of wordt gehouden.

Op 3 juli 2018 heeft het waterschap gereageerd met een uitgangspuntennotitie. Daarin zijn onderstaande opmerkingen relevant voor het project:

- Omdat het plangebied in het buitengebied ligt, geldt hier de drempel van 1.500 m<sup>2</sup>. Wanneer meer dan 1.500 m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt toegevoegd, moet dit worden gecompenseerd. In dit plan voor Hangar Airport Oostwold is er sprake van het toevoegen van maximaal 620 m<sup>2</sup>. Compensatie van waterberging is voor hier plan dus niet vereist.
- De watergang langs de Oudlandseweg is een schouwsloot. Hierop mag het hemelwater worden geloosd, maar de initiatiefnemer moet zelf inschatten of deze watergang voldoende capaciteit heeft. In elk geval mag er geen overlast voor andere partijen ontstaan.

De betreffende uitgangspunten notitie is bijgevoegd als bijlage 5.

#### **4.10 M.E.R.-beoordeling**

De milieueffectrapportage is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure, of een milieuvergunningsprocedure.

In het Besluit m.e.r., bijlage D, onder artikel 11 (Woningbouw, Stedelijke ontwikkeling, Industrierterreinen) staat onder artikel 11.3 genoemd dat een m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject (met inbegrip van winkelcentra of parkeerterreinen): indien:

*De oppervlakte een aaneengesloten gebied betreft van 100 hectare en groter dan 2000 woningen betreft.*

Qua aard, omvang en ligging is voorliggend ruimtelijk plan niet gelijk te stellen aan de betreffende en omschreven activiteit zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

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

#### **4.10.1**

##### **M.e.r.-aanmeldnotitie**

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit milieueffectrapportage inwerking getreden. Eén van de belangrijkste gevolgen van deze wetswijziging is dat vanaf 16 mei 2017 een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden aangevraagd door middel van een aanmeldnotitie.

Dit is een extra stap in de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het nut van deze notitie is dat al in een vroeg stadium beoordeeld wordt of de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen heeft. De beslissing van het bevoegd gezag of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld, vindt doorgaans plaats op basis van deze notitie.

Uit de effectbeoordeling van paragrafen 4.1 t/m 4.9 blijkt dat er geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn bij uitvoering van de voorgenomen activiteit. De algehele conclusie is dan ook dat voor de gekozen Wabo-procedure er geen m.e.r.-plicht geldt en er dus geen M.e.r. hoeft te worden opgesteld.

Het project voorziet in het bouwen en gebruiken van een hangar op een bestaand vliegveld. Voor dit project is het beoordelingskader gegeven in onderdeel D 6.2 van het Besluit mer.

D  
6.2 De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes.

De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerswegen of de wijziging van de vliegroutes.

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van:

1°. het beperkingengebied, bedoeld in [hoofdstuk 8](#) of [artikel 10.17 van de Wet luchtvaart](#), voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of

De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart.

Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als

bedoeld in die wet.

2°. de grenswaarden, bedoeld in [artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c](#), [artikel 8.44, eerste lid, onder a](#), of [artikel 8.70, tweede lid](#), juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij:

- a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of
- b. het beperkingengebied vervalt.

Uit paragraaf 3.1.3. is te concluderen dat het project geen gevolgen heeft voor het luchtvaartgebied, het aantal vliegbewegingen, de typen vliegtuigen en de ligging en/of lengte van de baan en beperkingsgebieden. De regels van het Luchtvaartbesluit zijn niet van toepassing op het bouwen en gebruiken van de hangar.

Vanuit dat is er geen sprake is van een activiteit als genoemd in kolom 1 van onderdeel D 6.2 van het Besluit m.e.r. en valt te concluderen dat een vormvrije m.e.r. beoordeling niet nodig is voor deze vergunningaanvraag.

## **5 Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid**

### **5.1 Economische uitvoerbaarheid**

Alle kosten die gepaard gaan met de uitvoering van de plannen (waaronder begrepen de legeskosten van de gemeente) zullen door de initiatiefnemer worden gedragen. Het plan is derhalve economisch uitvoerbaar.

#### Planschade

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft in artikel 6.1 aan dat een belanghebbende onder bepaalde voorwaarden en beperkingen recht kan doen gelden op een tegemoetkoming in de schade als gevolg van de bepalingen van een bestemmingsplan, bijvoorbeeld een planwijziging, of een besluit omtrent een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Eventuele planschade als gevolg van dit project zal voor rekening van de initiatiefnemer zijn. Hiervoor zal de gemeente Oldambt met de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst worden gesloten.

### **5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Voorliggend project doorloopt een uitgebreide voorbereidingsprocedure ex artikel 3.10, lid 1 onder a. Wabo, waarbij afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Dat betekent dat het ontwerpbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan door een ieder een zienswijze bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend.

Eventuele zienswijzen zullen worden betrokken bij de vergunningverlening als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3° Wabo.

#### Participatie

Door initiatiefnemer is ervoor gekozen om de buurt niet actief te informeren. Het plan is voor hem daarvoor te kleinschalig. Het contact met dorpsbelangen is er wel. Zij zijn op de hoogte van de plannen voor het bouwen van een hangar en ook de toekomstige uitbreidingsplannen (fase 2). Op 5 september 2018 zal initiatiefnemer zijn plannen voor fase 2 presenteren in de vergadering van dorpsbelangen.

### **Projectgegevens**

Project : Het bouwen en gebruiken van een hangar Airport Oostwold  
Projectnummer : RB 30.078  
Versie : 01  
Datum : 16 juli 2018

### **Opdrachtgever**

Vliegbedrijf Tom van der Meulen  
Polderweg 28  
9682 XS te Oostwold

### **RooBeek Advies**

Nautilusstraat 7b  
7821 AG Emmen  
[www.roobeek-advies.nl](http://www.roobeek-advies.nl)