Compositie 5 stedenbouw bv
Boschstraat 35
4811 GB Breda
telefoon 076 – 5225262
email info@c5s.nl
internet www.c5s.nl
kvk Breda 20083802

Gemeente Cranendonck

Paraplu – bestemmingsplan “Zoneringen Luchthaven Budel (digitaal)”

Projectnummer: 183029
Datum: 1 oktober 2021

Gemeente Cranendonck

Paraplu-bestemmingsplan “Zoneringen Luchthaven Budel (digitaal)”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1706.BPBG3043-VAS1
d.d. : 01-10-2021

Projectleider: Dhr. ing. M.J. Volbeda
Collegiale toets: Mevr. ing. T.J.C. van Wijnen MSc
Status: Vastgesteld

Toelichting

INHOUD

1	**INLEIDING**	**3**
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Luchthaven Budel	6
1.3	Analoog en digitaal paraplubestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	7
2	**ZONERINGEN LUCHTHAVENBESLUIT LUCHTHAVEN BUDEL**	**9**
2.1	Inleiding	9
2.2	Zonering geluid	9
2.3	Zonering externe veiligheid	11
2.4	Zonering vliegveiligheid	12
3	**PLANTOETSING**	**16**
3.1	Inleiding	16
3.2	Toetsing aan beleidskader	16
3.3	Toetsing aan milieuaspecten	17
4	**JURIDISCHE ASPECTEN**	**21**
4.1	Algemeen	21
4.2	Doelstelling en planopzet	21
4.3	Opzet regels	22
4.4	Opzet verbeelding	22
4.5	Hoofdstuksgewijze beschrijving van de regels	22
5	**ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAAR-HEID**	**25**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	25
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25

Bijlage 1 Vooroverlegreacties
Bijlage 2 Nota van zienswijzen
Bijlage 3 Samengestelde kaart analoog en digitaal bestemmingsplan

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Wettelijk kader bestemmingsplan

Luchtvaartwet

Tot 1 november 2009 werden luchthavens ‘aangewezen’ op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet (Lw). In het aanwijzingsbesluit van 27 maart 1996, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2003, is het terrein van Luchthaven Budel (Kempen Airport) formeel aangewezen als terrein waar vliegverkeer mag starten en landen. Het aanwijzingsbesluit regelt de aanduiding en de grenzen van de luchthaven en geeft aan welke zonering van toepassing is.

Wet luchtvaart

De Luchtvaartwet (Lw) is gedeeltelijk overgegaan in de Wet luchtvaart (Wlv). De Wet luchtvaart is een ‘aanbouwwet’ die stapsgewijs de Luchtvaartwet vervangt. Op 1 november 2009 is, als één van deze stappen, een wijziging van de Wet luchtvaart (Wlv) in werking getreden. Deze wijziging is bekend onder de naam ‘Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens’ (RBML). Door deze wijziging van de Wet luchtvaart zijn er taken en bevoegdheden voor bepaalde luchtvaartactiviteiten overgedragen van het Rijk aan de provincies. De provincie moet onder andere ‘vergunningen’ (besluiten, regelingen en ontheffingen) maken voor de kleine luchtvaart. De luchthavenbesluiten en -regelingen moeten, bij verordening, door Provinciale Staten worden vastgesteld. Op grond van de RBML moet een luchthavenbesluit in ieder geval binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van de RBML, dus vóór 1 november 2014, worden vastgesteld door Provinciale Staten.

Wet luchtvaart in relatie tot het Besluit burgerluchthavens

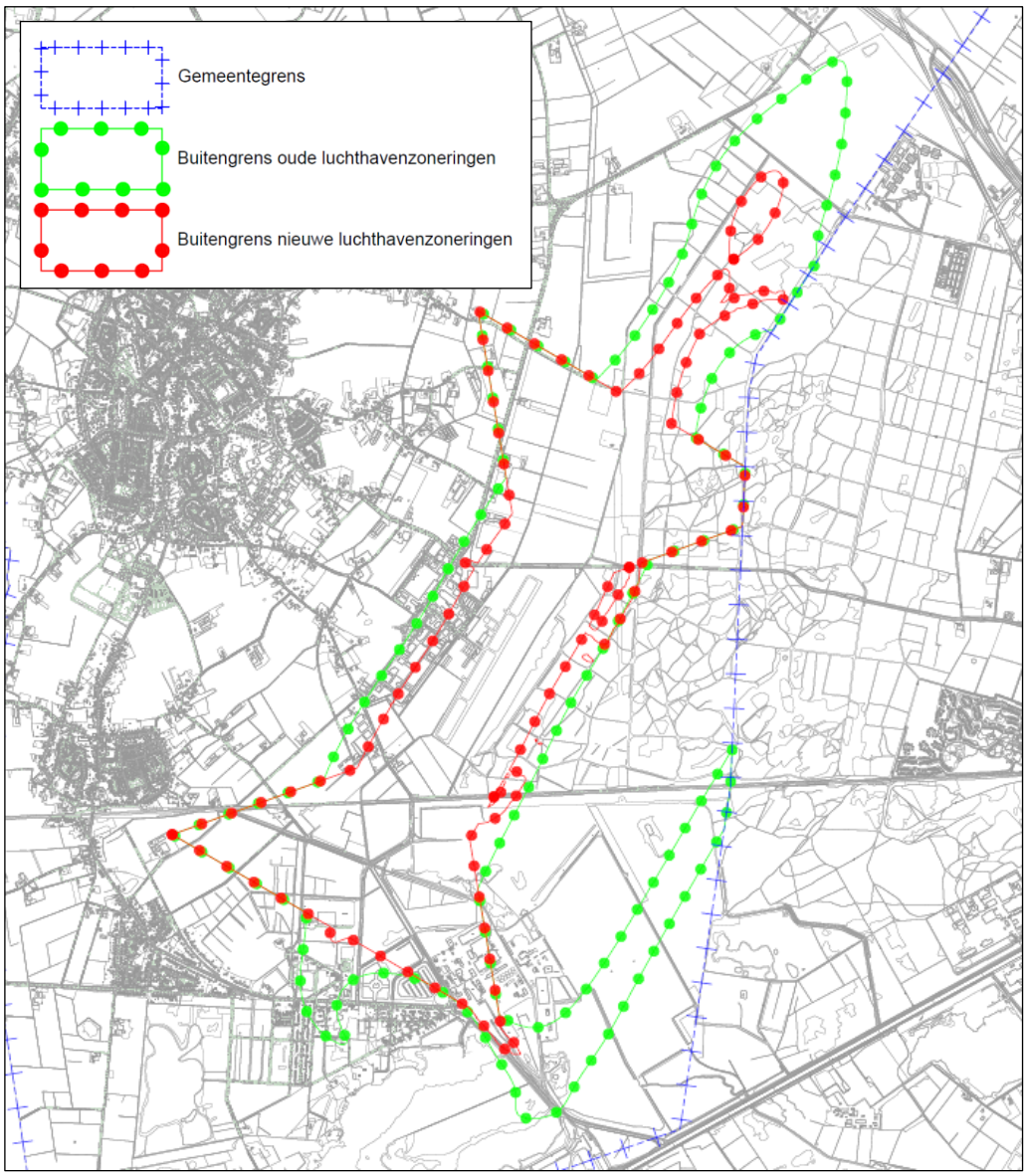
In artikel 8.47, eerste lid van de Wet luchtvaart is bepaald dat in het door Provinciale Staten te nemen luchthavenbesluit ten behoeve van de ruimtelijke indeling van het gebied van én rond de luchthaven, een luchthavengebied en een beperkingengebied moet worden vastgesteld. Juncto artikel 8.5, vierde lid van de Wet luchtvaart mogen beide gebieden elkaar niet overlappen. In artikel 8.47, derde lid van de Wet luchtvaart is bepaald dat krachtens een algemene maatregel van bestuur, te weten het Besluit burgerluchthavens, regels worden gesteld ten aanzien van in ieder geval het beperkingengebied. Deze regels dienen in ieder geval betrekking te hebben op de bestemming en het gebruik van de grond in verband met het externe veiligheidsrisico van het luchthavenverkeer, de geluidsbelasting van het luchthavenverkeer en de vliegveiligheid. In het Besluit burgerluchthavens zijn voor deze aspecten normen opgenomen in de artikelen 10 tot en met 17. Bij het vaststellen van de luchthavenbesluiten zal dus rekening moeten worden gehouden met de normen als opgenomen in het Besluit burgerluchthavens.

Verordening luchthavenbesluit Luchthaven Budel Noord-Brabant

Op 20 september 2013, ruim binnen de in de RBML opgenomen termijn, hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de ‘Verordening luchthavenbesluit

Luchthaven Budel Noord-Brabant' (verder: luchthavenbesluit) vastgesteld. Dit luchthavenbesluit voor de Luchthaven Budel is in werking getreden op 1 februari 2014.

In 2016 is door de gemeente Cranendonck een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Dit paraplu-bestemmingsplan verwerkt het luchthavenbesluit in het ruimtelijk beleid van de gemeente. Dankzij een ingekomen zienswijze is duidelijk geworden dat het in werking zijnde besluit niet aansloot op de feitelijke situatie. Deze constatering heeft geleid tot een nieuw Luchthavenbesluit. Dit besluit is op 15 juni 2018 door Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant vastgesteld. Op 2 augustus 2018 is het Luchthavenbesluit onherroepelijk geworden. Op het figuur hieronder zijn de plangrenzen van het ontwerpbestemmingsplan uit 2016 en het nu voorliggende bestemmingsplan opgenomen.



Overzicht verandering planbegrenzing Luchthavenbesluit 2014 en 2018

In dit luchthavenbesluit is in artikel 8 het luchthavengebied en in artikel 9 het beperkingengebied van Luchthaven Budel vastgesteld. In de artikelen 10, 11 en 12 van het luchthavenbesluit zijn de gebieden vastgesteld waarbinnen regels gelden ten aanzien van respectievelijk geluid, externe veiligheid en vliegveiligheid (zonering). Binnen deze aangewezen gebieden rondom het luchthavengebied van Luchthaven Budel, niet per definitie overeenkomend met het beperkingengebied, zijn de regels als opgenomen in het Besluit burgerluchthavens, voor zover deze betrekking hebben op de bestemming en het gebruik van gronden, van toepassing. Op Luchthaven Budel is geen sprake van een vaste luchtverkeersleiding, waardoor de artikelen 15 en 16 in het Besluit burgerluchthavens niet van toepassing zijn.

Wet luchtvaart in relatie tot de Wet ruimtelijke ordening
In artikel 8.47, tweede lid van de Wet luchtvaart is bepaald dat artikel 8.8 van de Wet luchtvaart van overeenkomstige toepassing is. In artikel 8.8, eerste lid van de deze wet is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan voor een gebied dat is gelegen binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, het luchthavenbesluit in acht dient te worden genomen. In het derde lid is vervolgens bepaald dat de gemeenteraad verplicht is binnen één jaar nadat het besluit in werking is getreden, een (of meerdere) bestemmingsplan(nen) overeenkomstig het besluit vast te stellen. Gelet op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit voor Luchthaven Budel op 2 augustus 2018, dient vóór 2 augustus 2019 een bestemmingsplan te worden vastgesteld waarin de nieuwe zonering (binnen het luchthavengebied en het beperkingengebied) is vastgelegd. In artikel 8.8, tweede lid van de wet is tevens bepaald dat tot de inwerkingtreding van het bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, het luchthavenbesluit dezelfde werking heeft als een ‘voorbereidingsbesluit’ als opgenomen in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarbij geldt dat de voorbereidingsbescherming niet beperkt blijft tot één jaar.

Doel paraplu-bestemmingsplan
Gelet op de voornoemde wettelijke verplichting om bestemmingsplannen binnen één jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit in overeenstemming te brengen met dat luchthavenbesluit (in ieder geval voor zover dat toeziet op het luchthavengebied en het beperkingengebied), wil de gemeente Cranendonck thans één overzichtelijke regeling opstellen waarin de normen als opgenomen in het luchthavenbesluit voor Luchthaven Budel worden opgenomen. Aangezien de zoneringen als opgenomen in het luchthavenbesluit ruimer zijn dan het luchthavengebied en het beperkingengebied, worden ook die delen van de zonering die zijn gelegen buiten deze gebieden opgenomen in het bestemmingsplan.

Ter plaatse van de zoneringen als opgenomen in het luchthavenbesluit gelden thans meerdere bestemmingsplannen. Om deze bestemmingsplannen op een overzichtelijke wijze te herzien, wordt één thematisch bestemmingsplan opgesteld dat als een paraplu over de andere bestemmingsplannen heen komt te liggen. Deze andere bestemmingsplannen blijven daarbij gelden, met uitzondering van de daarin opgenomen zoneringen van Luchthaven Budel.

1.2 Luchthaven Budel

Ontwikkelingsgeschiedenis

Op 26 juli 1970 is Kempen Airport officieel geopend onder de naam 'Luchtvaartterrein Budel'. Het vliegveld werd op 7 oktober 1977 door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als openbaar nationaal en internationaal luchtvaartterrein voor burgerluchtverkeer. Kort na de opening is vliegschool De Kempen opgericht. Met de beschikking van het ministerie op 20 december 1991 is goedkeuring verleend voor het gebruik van ultra lichte vliegtuigen (Micro Light Aircraft - MLA). Binnen de vliegschool kan men worden opgeleid voor het behalen van een privé en MLA (Micro Light Aircraft) vliegbrevet.

In de eerste jaren na de opening van het vliegveld was de commercie en industrie nog wat terughoudend ten aanzien van de activiteiten op Kempen Airport, maar naarmate de economie verbeterde raakten steeds meer bedrijfstakken geïnteresseerd in de zakenluchtvaart. Door deze toename in vraag naar de activiteiten van Kempen Airport werden investeringen in de infrastructuur van het vliegveld noodzakelijk. In 1991 werd dan ook een verharde start- en landingsbaan met een lengte van 930 meter aangelegd. Inmiddels beschikt Kempen Airport (verder: Luchthaven Budel) over een start- en landingsbaan met een lengte van 1199 meter en een breedte van 23 meter. Tevens is er baanrand- en naderingsverlichting aangelegd. Tegenwoordig vinden er circa 80.000 vliegbewegingen (start of landing) plaats per jaar.

Huidig gebruik van de luchthaven

Luchtvaartterrein Budel is aangewezen als openbaar internationaal luchtvaartterrein in de Internationale ICAO categorie 2B. Dit wil zeggen dat er vliegtuigen mogen worden afgehandeld die een spanwijdte tot maximaal 24 meter hebben en/of een wielbasis tot maximaal 6 meter. Daarnaast zijn helikopters toegestaan. MLA-verkeer is uitsluitend toegestaan op de grasbaan. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan. In afwijking daarop mogen incidenteel ook militaire vliegtuigen landen en opstijgen. De overheid maakt gebruik van de luchthaven voor politie-, brandweer- en milieuvluchten.

Ligging van de luchthaven

Luchthaven Budel is geheel gelegen binnen de gemeente Cranendonck. De woonbebouwing van het dorp Budel ligt op circa 2 kilometer ten noordwesten van de luchthaven, 'naast' (niet in het verlengde) van de start- en landingsbaan. Vliegroutes en circuitgebied liggen niet over of in de nabijheid van Budel. Op ca. 1,3 km ten zuiden, wél in het verlengde van de verharde start- en landingsbaan, ligt de woonkern Budel-Dorplein. Luchthaven Budel grenst direct aan Natura 2000-gebied "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven". Dit natuurgebied ligt gedeeltelijk in de provincie Noord-Brabant en gedeeltelijk in de provincie Limburg. De provinciegrens met Limburg ligt circa 1 kilometer oostelijk van de luchthaven. De grens met België (gemeente Hamont-Achel) ligt circa 3 kilometer westelijk van de luchthaven. Op circa 11 kilometer van de luchthaven, in zuidwestelijke richting, ligt de NAVO-luchtmachtbasis Kleine-Brogel. Dit is de thuisbasis voor jachtvliegtuigen van de Belgische luchtmacht.

1.3 Analoog en digitaal paraplubestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft het karakter van een paraplu-bestemmingsplan. Een paraplu-bestemmingsplan houdt in feite in het maken van een gedeeltelijke herziening van meerdere plannen voor één bepaald facet of onderwerp. In onderhavig geval betreft het de zoneringen van Luchthaven Budel.

Voor het opstellen van een gedeeltelijke herziening gelden de volgende regels:

- Is het (moeder)plan als ontwerp ter visie gegaan voor 1 januari 2010, en verandert er geen bestemming, dan is artikel 8.1.2 Bro van toepassing, en zijn de digitaliseringsverplichtingen niet van toepassing. De herziening mag dan analoog conform het moederplan worden opgezet.
- Is het (moeder)plan als ontwerp ter visie gegaan na 1 januari 2010, dan zijn de digitaliseringsverplichtingen van toepassing en zal de herziening dan ook conform de RO Standaarden (SVBP 2012) moeten worden opgezet. De herziening is dan een digitaal bestemmingsplan. De grens van de herziening is gelijk aan de totaal grens van alle vigerende plannen die worden herzien.

Binnen de gemeente Cranendonck is zowel sprake van bestemmingsplannen welke als ontwerp voor 1 januari 2010 ter visie hebben gelegen, als van bestemmingsplannen die als ontwerp na deze datum ter visie hebben gelegen. Daarom is het noodzakelijk om in onderhavig geval twee paraplu-bestemmingsplannen te maken.

Onderhavige rapportage betreft de digitale versie van het paraplu-bestemmingsplan "Zoneringen Luchthaven Budel". Onderhavig plan voorziet in een wijziging van de zonering van Luchthaven Budel en vervangt hiermee de zoneringen als opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen. Aangezien onderhavig plan enkel voorziet in een aantal zoneringen blijven de onderliggende bestemmingsplannen van kracht. Onderhavig plan kan dan ook beschouwd worden als een gedeeltelijke herziening van de onderstaande bestemmingsplannen:

Tabel 1: Overzicht digitale bestemmingsplannen

Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling
Herziening Buitengebied	13 september 2011
Reparatieplan Buitengebied	13 september 2011
Bedrijventerreinen Airpark en Fabriekstraat herziening 2016	13 december 2016
1e herziening bedrijventerreinen Airpark en Fabriekstraat – Randweg-Zuid 8 e.o.	14 november 2017
Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand*	25 juni 2013

** het bestemmingsplan "Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck" valt niet onder het parapluplan daar dit bestemmingsplan geen bouw- of gebruiksmogelijkheden bevat.*

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de werking van de verschillende te wijzigen zoneringen van Luchthaven Budel toegelicht. In het derde hoofdstuk heeft een beknopte plantoetsing plaats. Getoetst wordt aan vigerende beleidskaders en aan relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens ingegaan op de juridische planbeschrijving. In het

laatste hoofdstuk wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan weergegeven. Onder maatschappelijke uitvoerbaarheid zal ook nader ingegaan worden op welke wijze omgegaan is met de ingekomen zienswijzen op het oude ontwerpbestemmingsplan uit 2016.

2 ZONERINGEN LUCHTHAVENBESLUIT LUCHTHAVEN BUDEL

2.1 Inleiding

In het luchthavenbesluit zijn, op basis van het Besluit burgerluchthavens, diverse grenswaarden opgenomen. Grenswaarden definiëren de milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren. Deze gelden volgens de Wet luchtvaart voor de exploitant, de gebruikers en indien aanwezig de luchtverkeersdienstverleners. Het Besluit burgerluchthavens werkt deze grenswaarden verder uit. Op basis van deze grenswaarden kan een ruimtelijke indeling van de luchthaven en het gebied er om heen worden opgesteld. Het doel van het onderhavige plan is om de zonering die is gebaseerd op deze grenswaarden planologisch te verzekeren. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- de in het bestemmingsplan opgenomen zonering is een juridische vertaling van de zonering als opgenomen in het luchthavenbesluit Luchthaven Budel;
- de zonering als opgenomen in het luchthavenbesluit is (inhoudelijk) een één-op-één omzetting van de bepalingen als opgenomen in het Luchthavenbesluit. Er vindt dus geen verruiming van de milieugebruiksruimte van de luchthaven plaats;
- er wordt rekening gehouden met de tussen belanghebbenden afgesproken aan- en uitvliegroutes (gelet op de ontwikkeling van het Duurzaam Industrieterrein Cranendonck).

2.2 Zonering geluid

Wettelijk kader

De Wet luchtvaart is ten aanzien van de geluidsnormen afgestemd op de EG-richtlijn omgevingslawaai. Met deze richtlijn wordt binnen Europa een uniforme dosismaat gehanteerd voor het vaststellen van de geluidsbelasting als gevolg van de luchtvaart.
De L_{den} (Level day-evening-night) is deze dosismaat. Hoe grenswaarden in L_{den} en de L_{den}-contouren moeten worden berekend en bepaald is vastgelegd in de Regeling burgerluchthavens.

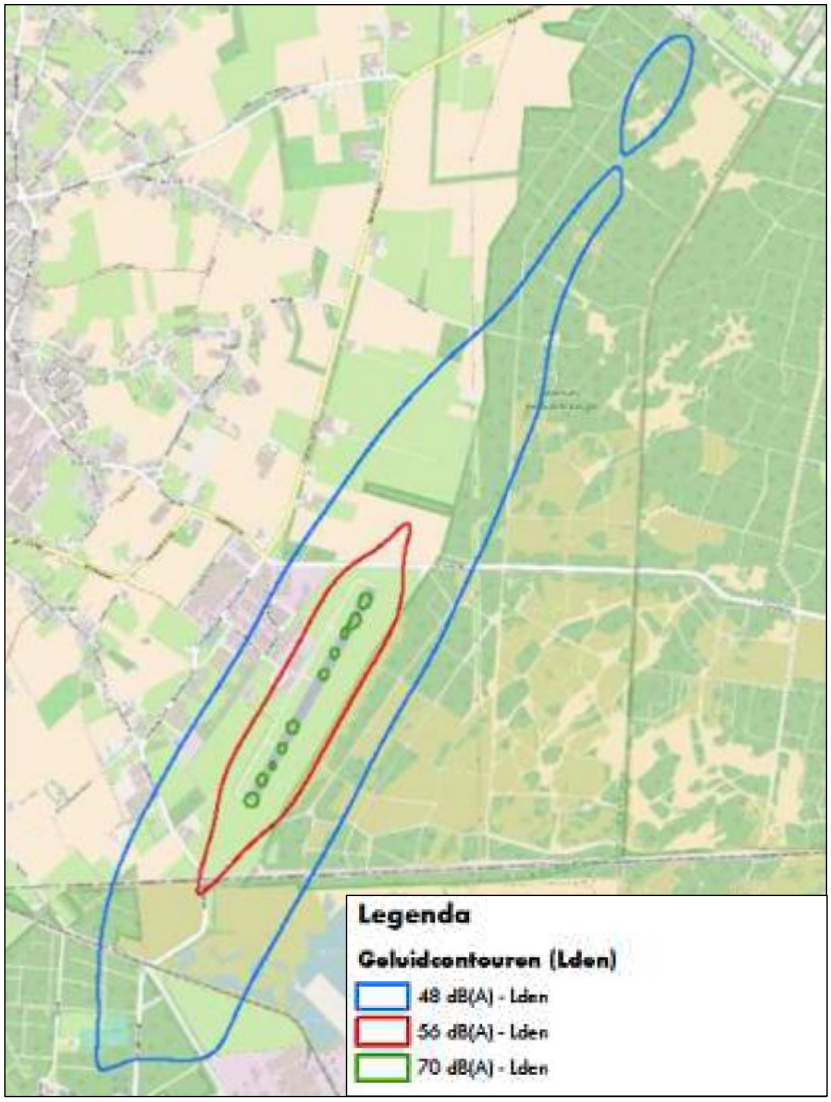
Ruimtelijke indeling in geluidszones

Op basis van de te hanteren dosismaat ontstaat een volgende indeling in geluidszones:

1. Een geluidszone gelegen binnen de contour van 70 dB(A) L_{den};
2. Een geluidszone gelegen tussen de 70 dB(A) L_{den}-contour en de 56 dB(A) L_{den}-contour;
3. Een geluidszone gelegen tussen de 56 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{den}-contour.

Met betrekking tot de twee eerstgenoemde zones geldt dat in het Besluit burgerluchthavens concrete normen zijn vastgelegd. Met betrekking tot de laatstgenoemde zone geldt dat in een luchthavenbesluit een afweging dient te worden gemaakt over de ruimtelijke ontwikkeling van dit gebied in relatie tot het gebruik van de luchthaven. Daarbij wordt met name gedacht aan de wenselijkheid van onder andere woningbouw. Dit met het oog op de vraag of het wenselijk is om het aantal geluidgehinderden in de omgeving van de luchthaven toe te laten nemen. Bij een

dergelijke afweging kan aandacht worden besteed aan een situatie waarbij in de toekomst het gebruik van de luchthaven zou worden uitgebreid.



Overzicht geluidcontouren (bron: Luchthavenbesluit 2 augustus 2018)

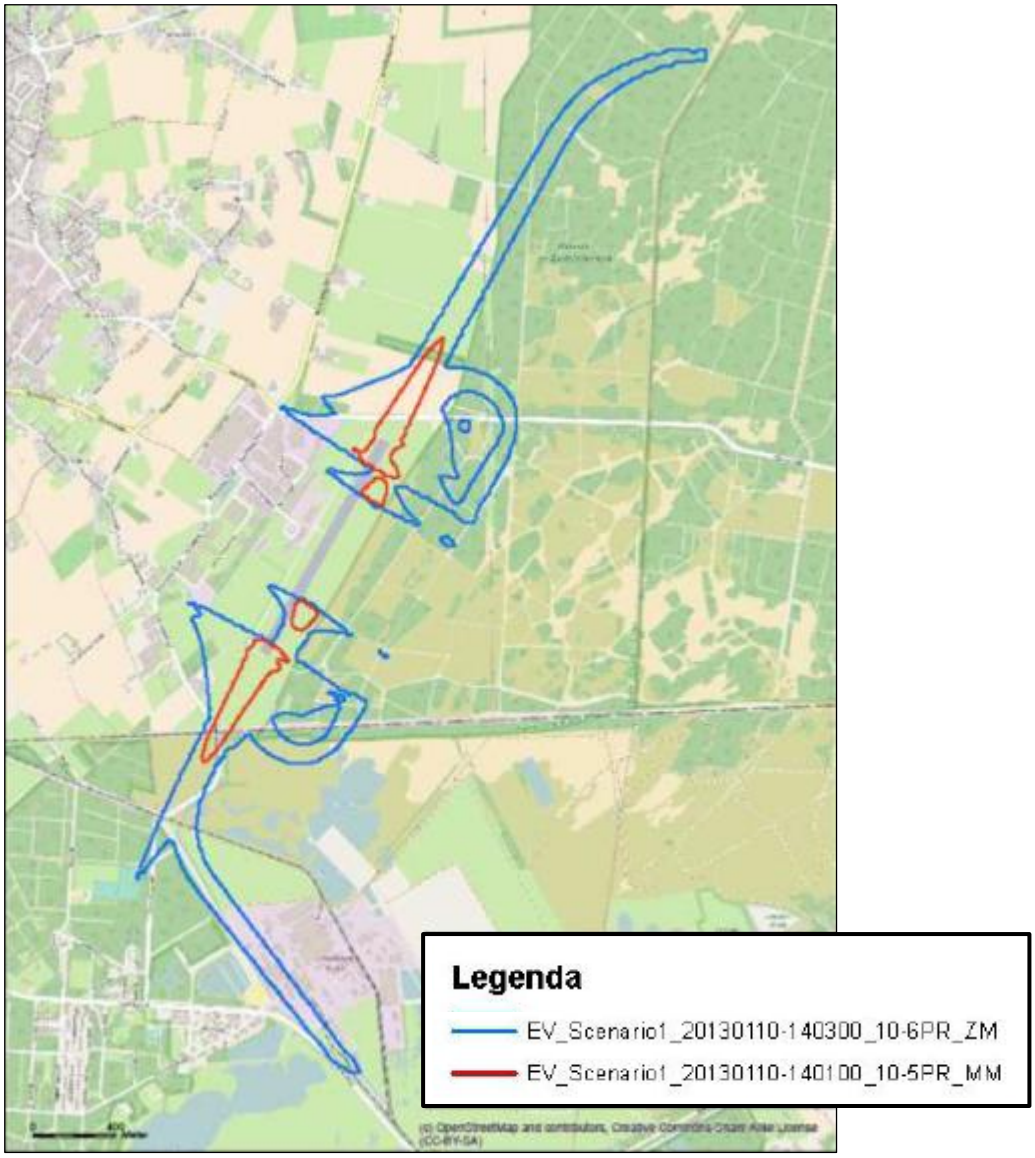
Toepassing

In artikel 10 van het luchthavenbesluit Luchthaven Budel zijn de geluidscontouren 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) rondom de luchthaven vastgesteld. Binnen de 70 dB(A) L_{den}-contour is geen woningbouw mogelijk. In de zone tussen de 70 dB(A) L_{den}-contour en de 56 dB(A) L_{den}-contour is alleen onder voorwaarden nieuwbouw van woningen mogelijk, hiervoor zijn in het voorliggende bestemmingsplan afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van de zone tussen de 56 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{den}-contour geldt dat in het luchthavenbesluit geen specifieke afweging is opgenomen. Gelet op het achterliggende provinciale en gemeentelijke beleid kan echter worden gesteld dat wordt beoogd dat het aantal geluidgehinderden niet verder toeneemt. Hiervoor is een regeling opgenomen.

2.3 Zonering externe veiligheid

Wettelijk kader

Op grond van de Wet luchtvaart dient in een luchthavenbesluit rekening te worden gehouden met het aspect externe veiligheid. In het Besluit burgerluchthavens zijn normen gesteld aan het plaatsgebonden risico. Hiervoor gelden twee veiligheidscontouren, de 10^{-6} en 10^{-5} contour. Deze waarden representeren de kans op het overlijden als gevolg van een vliegtuigongeluk (niet als inzittende van een vliegtuig). Zo geldt binnen de 10^{-6} contour bijvoorbeeld een overlijdenskans van eens per miljoen jaar. De Wet luchtvaart bepaalt niet dat voor burgerluchthavens van regionale betekenis een norm voor groepsrisico moet worden vastgesteld. In het Besluit burgerluchthavens zijn dan ook geen normen voor groepsrisico opgenomen. Het groepsrisico drukt de kans en het effect uit van een grootschalige ramp met maatschappelijke ontwrichting.



Overzicht externe veiligheidscontouren (bron: Luchthavenbesluit 2 augustus 2018

Toepassing
In artikel 11 van het luchthavenbesluit Luchthaven Budel zijn de externe veiligheidscontouren 10^{-6} en 10^{-5} vastgelegd. In de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen die gelden in verband met de externe veiligheid. Binnen de 10^{-5} contour geldt dat nieuwbouw niet is toegestaan. In afwijking hiervan geldt dat vervangende nieuwbouw van bestaande bedrijfswoningen wel is toegestaan. Daarnaast kan een verklaring van geen bezwaar worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw. In een gebied dat is gelegen op de 10^{-6} contour en tussen deze contour en de daarbinnen liggende 10^{-5} contour geldt dat nieuwbouw van een kwetsbaar gebouw niet is toegestaan. De bouw van beperkt kwetsbare gebouwen is alleen toegestaan als daarvoor een verklaring van geen bezwaar is afgegeven door het bevoegd gezag.

De provincie Noord-Brabant heeft op 31 mei 2021 de 'Beleidsregel nieuwbouw beperkt kwetsbare en overige gebouwen nabij burgerluchthavens Noord-Brabant' vastgesteld. De beleidsregel is op 8 juni 2021 in werking getreden. In de beleidsregel worden de criteria gegeven op basis waarvan Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar afgeven. De beleidsregel is terug te vinden op; https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2021-4366.html.

2.4 Zonering vliegveiligheid

Wettelijk kader
Ten aanzien van de vliegveiligheid zijn er twee verschillende gebieden waarvoor beperkingen gelden. Ten eerste betreft dit het 'veiligheidsgebied' en ten tweede het 'gebied met hoogtebeperkingen'.

Veiligheidsgebied
Het 'veiligheidsgebied' ligt in het verlengde van de start- en landingsbaan van de luchthaven. Dit gebied dient zo weinig mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (sloten, steile hellingen, etc.) om het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. In de Regeling burgerluchthavens zijn de eisen die voor de in deze gebieden toegestane objecten gelden alsmede de eisen aan het terrein opgenomen.

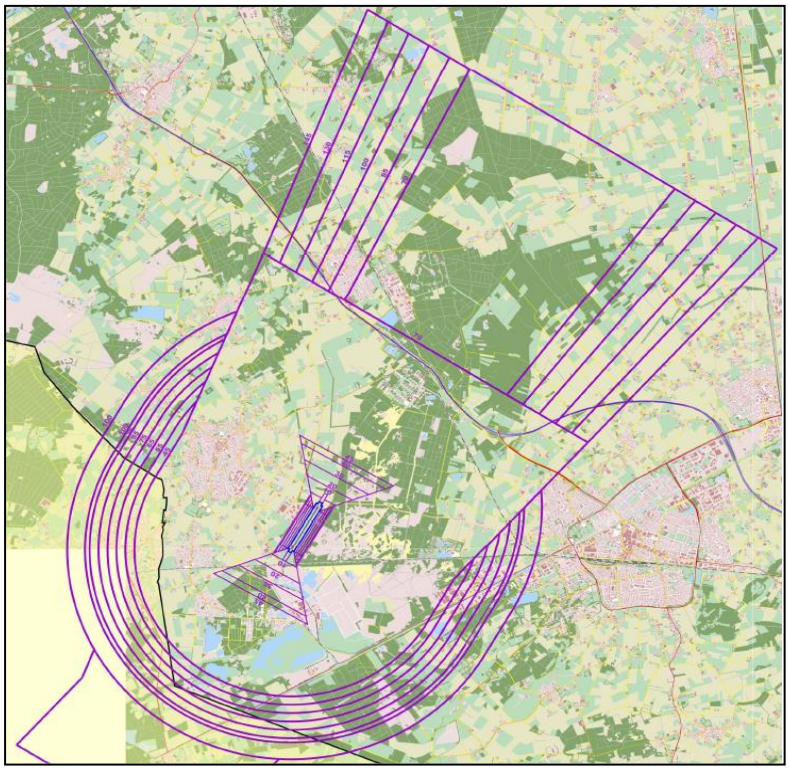
Gebied met hoogtebeperkingen
Het 'gebied met hoogtebeperkingen' is ruimer dan het 'veiligheidsgebied'. Rondom een luchthaven gelden beperkingen aan de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'Obstacle restriction and removal'. Voor beide gebieden geldt dat deze wettelijk zijn vastgesteld en niet door Provinciale Staten kunnen worden gewijzigd. In de artikelen 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens zijn bepalingen opgenomen die gelden voor deze gebieden. Deze bepalingen hebben rechtstreekse werking.

Toepassing
Veiligheidsgebied

In artikel 12, eerste lid van het luchthavenbesluit is het ‘veiligheidsgebied’ vastgesteld. Voor de luchthaven Budel is het veiligheidsgebied 300 meter lang en 80 meter breed. Het gebied is gelegen aan beide kopse kanten in het verlengde van de start- en landingsbaan en is symmetrisch ten opzichte van de doorgetrokken hartlijn van de baan. Dit zijn de zgn. RESA- en Ext.-RESA-gebieden. RESA staat voor Runway End Safety Area, bedoeld in geval van undershoot (te vroeg de grond raken) of overrun (doorschieten). De RESA gebieden liggen aan beide zijde van de koppen van de baan binnen het luchthavengebied. De Ext. (extensie) –RESA gebieden liggen in het verlengde van de RESA gebieden buiten het luchthavengebied. Voor het ‘veiligheidsgebied’ geldt dat een obstakel niet is toegestaan, tenzij dit breekbaar en licht van constructie is en daarnaast gelden eisen ten aanzien van de vlakheid van het terrein. Hiervoor gelden een aantal uitzonderingen. In het gebied is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning een werk, geen bouwwerk zijnde, of een werkzaamheid uit te voeren voor zover dit werk of deze werkzaamheid niet voldoet aan de eisen met betrekking tot de vlakheid van het terrein.

Gebied met hoogtebeperkingen

In artikel 12, tweede lid van het luchthavenbesluit is het ‘gebied met hoogtebeperkingen’ vastgesteld. Dit gebied is gelegen over nagenoeg de gehele gemeente Cranendonck en daarnaast ook de omliggende gebieden. Voor het ‘gebied met hoogtebeperkingen’ geldt dat geen object is toegestaan dat hoger is dan de vastgestelde waarden. Deze waarden zijn vastgelegd in bijlage 8 bij het Luchthavenbesluit. De waarden zijn weergegeven op de volgende afbeelding. De hoogtecontouren die gelegen zijn direct rondom de luchthaven zijn overgenomen in de bestemmingsplanregeling. De onderliggende bestemmingsplannen maken geen bouwwerken mogelijk die hoger zijn dan maximaal toegestane hoogtes.



Veiligheidsgebied (blauw) en gebied met hoogtebeperkingen (paars). Per paarse lijn is weergegeven wat de maximale hoogte is voor obstakels. (Bron: Luchthavenbesluit 2 augustus 2018)

3 PLANTOETSING

3.1 Inleiding

In de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (2010) is gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse luchthavens. Dit houdt in dat de reeds eerder vergunde milieuruimte wordt vastgelegd in de afzonderlijke luchthavenbesluiten. In de nota is onder andere gesteld dat de geluidzones ongewijzigd moeten blijven. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Gelet op het behoud van de eerder vergunde milieuruimte in het luchthavenbesluit Luchthaven Budel is een uitgebreide plantoetsing niet noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt om die reden uitsluitend getoetst aan de belangrijkste beleidsdocumenten en aan de milieuaspecten waar de zonering betrekking op heeft.

3.2 Toetsing aan beleidskader

Omgevingsvisie Noord-Brabant, 2018
De Omgevingsvisie Noord-Brabant 'De Kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving', is vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2018. Aan de hand van de Omgevingsvisie geven Provinciale Staten aan wat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren zijn. De Omgevingsvisie geldt als opvolger van de strategische elementen van eerdere provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu-en waterplan en de natuurvisie.

In de aankomende Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdopgaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn, te weten wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn. Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijndoel te kunnen halen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Interim omgevingsverordening Noord-Brabant
Volgens een algemeen uitgangspunt van het provinciaal ruimtelijk beleid vinden stedelijke ontwikkelingen plaats in het in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (geconsolideerde versie van 8 december 2020) als zodanig aangewezen ‘bestaand stedelijk gebied’ of in ‘verstedelijking afweegbaar’. Luchthavens en andere terreinen voor luchtvaartactiviteiten zijn in beginsel een stedelijke ontwikkeling. In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant zijn onder andere regels opgenomen voor ‘lawaaisporten’, waaronder ook de luchtactiviteiten vallen (luchtsporten als MLA-terreinen, zweefvliegterreinen, scherm/zeilvliegen, paramotorvliegen e.d.). Nieuwvestiging of uitbreiding van deze terreinen kan in beginsel alleen in stedelijke

gebieden. Voor vestiging of uitbreiding van terreinen voor niet gemotoriseerde luchtvaart (luchtsport) biedt de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant onder voorwaarden ook mogelijkheden buiten de stedelijke gebieden of de gebieden verstedelijking afweegbaar. In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is de bebouwing van Luchthaven Budel aangemerkt als 'bestaand stedelijk gebied'. De start- en landingsbaan is gelegen in het 'landelijk gebied'. Veranderingen aan de start- en landingsbanen is daarom niet zonder meer mogelijk. Mocht een eventuele verlenging en verplaatsing van de start- en landingsbaan een concrete ontwikkeling worden dan zal ook wederom een nieuw Luchthavenbesluit door Provinciale Staten genomen moeten worden.

Ontwerp Omgevingsverordening Noord-Brabant
Op 23 maart 2021 is de ontwerp Omgevingsverordening Noord-Brabant ter inzage gelegd. Deze verordening kan pas in werking treden nadat de Omgevingswet in werking is getreden. Naar verwachting zal de Omgevingswet op 1 juli 2022 in werking treden. De Omgevingsverordening is nader afgestemd op de eisen die de Omgevingswet stelt aan de provinciale verordeningen. Door deze afstemming zijn een aantal onderwerpen vervallen en zijn andere aangepast. Deze hebben geen van alle betrekking op de onderhavige situatie. Ten aanzien van de luchthaven Budel zijn de regels ten opzichte van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant ongewijzigd gebleven.

Gemeentelijk ruimtelijk beleid
De hoofdlijnen van het gemeentelijke ruimtelijke beleid zijn aangegeven in de Structuurvisie Landelijke Klasse! 2024, zoals vastgesteld op 7 juli 2015 door de gemeenteraad van Cranendonck. Ten aanzien van Luchthaven Budel is aangegeven dat het een belangrijke rol in de lokale economie vertegenwoordigd. De gemeente wil dan ook een mogelijke verlenging en eventuele verplaatsing van de start- en landingsbaan faciliteren. Uitgangspunt bij een eventuele verplaatsing is de verduurzaming van de in- en uitvliegroutes van de luchthaven. Hierbij dient nadrukkelijk aandacht uit te gaan naar het aspect externe veiligheid. Het vastleggen van de huidige zones van de luchthaven in een bestemmingsplan past bij de belangrijke rol van de luchthaven in de lokale economie én het streven naar een goed woon- en leefklimaat.

3.3 Toetsing aan milieuaspecten

De zoneringen zoals die zijn opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan zijn afkomstig uit het luchthavenbesluit Luchthaven Budel. In het kader van het luchthavenbesluit heeft het nodige onderzoek plaatsgevonden naar de relevante milieuaspecten. Om die reden behoeft voor dit bestemmingsplan geen nieuw onderzoek plaats te vinden. Onderstaand zijn de conclusies van de verrichtte milieu-onderzoeken samengevat weergegeven.

Milieuaspect	Onderzoek
Geluid In het Besluit burgerluchthavens is vastgelegd dat ten behoeve van de geluidbelasting in ieder geval de geluidcontouren van 48 dB(A) Lden,	Door To70 is op 24 april 2017 het 'Geluidbelasting en externe veiligheid Kempen Airport' opgesteld. Weergegeven zijn de geluidcontouren overeenkomstig verkeersscenario 2 uit het onderzoek van

56 dB(A) Lden en 70 dB(A) Lden moeten worden opgenomen.	Adecs Airinfra ('Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport', d.d. 10 januari 2013). Verschillen zijn een andere vliegroute voor MLA-verkeer en IFR-verkeer overdag. Deze geluidcontouren zullen bepalend zijn voor het beperkingengebied.
Externe veiligheid In het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat in ieder geval de contouren ter aanduiding van het 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risico moeten worden opgenomen.	Door To70 is op 24 april 2017 het 'Geluidbelasting en externe veiligheid Kempen Airport' opgesteld. Weergegeven zijn de ev-contouren overeenkomstig verkeersscenario 2 uit het onderzoek van Adecs Airinfra ('Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport', d.d. 10 januari 2013) en zullen bepalend zijn voor het beperkingengebied.
M.e.r.-beoordeling Luchthaven Budel heeft een start- en landingsbaan van 1199 meter. Overeenkomstig het Besluit Mer, onderdeel D 6.2 dient voor een luchthaven met een start- en landingsbaan langer dan 1000 meter een m.e.r.-beoordeling plaats te vinden.	Door Adecs Airinfra is op 17 januari 2013 een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. De doorgevoerde aanpassingen in vliegroutes voor MLA- en IFR-verkeer hebben geen gevolgen voor het aantal vliegbewegingen. Door de verkleining van de geluidzones kan de reeds bestaande m.e.r-beoordeling gebruikt worden. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling is dat een volledige Milieueffectrapportage (MER) voor het luchthavenbesluit van luchthaven Budel geen meerwaarde zal opleveren aangezien de luchthaven qua kenmerken, plaats en samenhang met de omgeving niet wijzigt.
Passende beoordeling Luchthaven Budel grenst direct aan het Natura 2000 - gebied "Weerter- en Budelerbergen & Ringselven". Verder liggen binnen het onderzoeksgebied de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux en in België de Natura 2000 - gebieden Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof.	Door Bureau Waardenburg is op 22 januari 2013 een Passende Beoordeling opgesteld. De conclusie van de Passende Beoordeling is dat negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor de verschillende habitattypen in de verschillende Natura 2000 - gebieden als gevolg van de diverse emissies en verstoring van en door het vliegverkeer van en naar Luchthaven Budel, met zekerheid uitgesloten zijn. De wijzigingen in het Luchthavenbesluit hebben geen invloed op de reeds uitgevoerde Passende Beoordeling en leiden daarom niet tot andere conclusies. De reeds uitgevoerde Passende Beoordeling is actueel en bruikbaar.

4 JURIDISCHE ASPECTEN

4.1 Algemeen

Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de inwoners en bedrijven als de overheid rechtstreeks bindt. De regels en verbeelding dienen als één geheel te worden beschouwd en kunnen niet los van elkaar worden gezien. De toelichting op de regels en verbeelding is niet juridisch bindend, maar biedt wel inzicht in de belangenafweging die tot de aanwijzing van bestemmingen heeft geleid. Bovendien draagt de toelichting bij aan de planinterpretatie. Om inzicht te geven in de juridische opzet zijn hierna de systematiek en de opbouw van het bestemmingsplan toegelicht. Eerst wordt ingegaan op de opzet van de regels en verbeelding. Daarna wordt de wijze van toetsen toegelicht. Tot slot wordt een artikelsgewijze toelichting op de regels gegeven.

4.2 Doelstelling en planopzet

Het voorliggende bestemmingsplan betreft een aanpassing van de zoneringen van Luchthaven Budel, zoals die zoneringen momenteel zijn vastgelegd in diverse vigerende bestemmingsplannen. Onderhavig plan is gebaseerd op het meest actuele luchthavenbesluit en vervangt op basis van actualiteit de vigerende bestemmingsplannen voor zover het de zoneringen van de luchthaven betreft welke veranderen als gevolg van het Luchthavenbesluit en worden ze toegevoegd daar waar de vigerende plannen geen regeling bevat.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft het karakter van een paraplu-bestemmingsplan. Een paraplu-bestemmingsplan houdt in feite in het maken van een gedeeltelijke herziening van meerdere plannen voor één bepaald facet of onderwerp. In onderhavig geval betreft het de zoneringen van Luchthaven Budel. De keuze voor het maken van een paraplu-bestemmingsplan is gebaseerd op twee omstandigheden:

1. De ‘oude’ zonering van Luchthaven Budel, zoals deze zonering was opgenomen in de Omzettingsregeling en daarvoor het aanwijzingsbesluit, is op dit moment juridisch-planologisch verzekerd in een veelheid van verschillende bestemmingsplannen. Zónder paraplu-bestemmingsplan zou het opnemen van een nieuwe zonering inhouden dat ál deze bestemmingsplannen opnieuw moeten worden vastgesteld voor uitsluitend dit aspect. Een dergelijke wijze van actualisatie van bestemmingsplannen is niet doelmatig. Door een paraplu-bestemmingsplan op te stellen wordt door middel van de vaststelling van één nieuw bestemmingsplan de nieuwe zonering juridisch-planologisch verzekerd. Een paraplu-bestemmingsplan valt als een ‘paraplu’ over de vigerende bestemmingsplannen heen en vervangt deze bestemmingsplannen uitsluitend ten aanzien van het onderhavige aspect.
2. Op grond van artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens zijn Provinciale Staten verplicht om elke 5 jaar de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour op basis van gegevens van het voorafgaande gebruiksjaar te berekenen. De gedachte achter deze verplichting is te bewerkstelligen dat na afloop van jaren geen onbedoelde afwijkingen ontstaan tussen de 10^{-5} en 10^{-6} veiligheidscontouren waarop het

beperkingengebied is gebaseerd en de ligging van deze contouren overeenkomstig het actuele gebruik. Dit zou het geval kunnen zijn indien bijvoorbeeld andere typen vliegtuigen van de luchthaven gebruik maken dan waarvan bij het berekenen van de contouren is uitgegaan. Indien sprake is van een discrepantie staat het Provinciale Staten vrij om de contouren in het luchthavenbesluit al dan niet aan te passen aan de nieuwe situatie. Indien Provinciale Staten hiertoe overgaan dan is, gelet op artikel 8.8 van de Wet luchtvaart, de gemeente Cranendonck gehouden tot een nieuwe aanpassing van het bestemmingsplan. Om een dergelijke wijziging van het bestemmingsplan op dat moment eveneens doelmatig vorm te geven, ligt het in de rede om ook dan uitsluitend het paraplu-bestemmingsplan aan te passen.

Onderhavige rapportage betreft de digitale versie van het paraplu-bestemmingsplan "Zoneringen Luchthaven Budel" en voorziet in een herziening en aanvulling op/van de regels van de onderliggende bestemmingsplannen zoals genoemd in paragraaf 1.3.

4.3 Opzet regels

Onderhavig plan betreft enkel een gedeeltelijke herziening van de in hoofdstuk 1 genoemde bestemmingsplannen. Middels deze gedeeltelijke herziening wordt de nieuwe zonering van Luchthaven Budel als vastgelegd in het luchthavenbesluit van 2 augustus 2018 vastgelegd. Dit bestemmingsplan bevat dan ook geen andere bestemmingsregels dan de regels die behoren bij de zonering. Voor alle andere regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik van gronden wordt verwezen naar de moederplannen.

4.4 Opzet verbeelding

Op de verbeelding is het gebied ingetekend waarop het bestemmingsplan betrekking heeft. Deze verbeelding heeft een directe juridische binding. Voor zover het ondergrondgegevens betreft (b.v. ingetekende gebouwen) kunnen aan de verbeelding geen rechten worden ontleend. De verbeelding van onderhavig plan bevat enkel een aantal gebiedsaanduidingen. De grenzen van deze gebiedsaanduidingen zijn afgestemd op zonering als opgenomen in het luchthavenbesluit. De zonering als opgenomen in het luchthavenbesluit is op basis van diverse onderzoeken tot stand gekomen. Deze onderzoeken zijn vermeld in hoofdstuk 3.

4.5 Hoofdstuksgewijze beschrijving van de regels

Inleidende regels (hoofdstuk 1)

De inleidende regels van de vigerende bestemmingsplannen, vastgesteld door de gemeenteraad van Cranendonck blijven van toepassing, met dien verstande dat de volgende begripsbepalingen wijzigen c.q. worden toegevoegd (artikel 1): 'plan', 'bestemmingsplan', 'bedrijfswoning', 'beperkt kwetsbaar gebouw', 'gebouw', 'geluidsgevoelig gebouw', 'kwetsbaar gebouw', 'L_{den}', 'obstakel', 'onderliggende bestemmingsplannen' en 'overig gebouw', 'veiligheidsgebied' en 'wet/wettelijke regeling'.

In het geval de in dit artikel genoemde begrippen of soortgelijke begrippen reeds voorkomen in de in paragraaf 1.3 genoemde onderliggende plannen, worden deze begrippen vervangen met de in onderhavig artikel 1 opgenomen begrippen. In het geval deze begrippen nog niet zijn opgenomen in de in paragraaf 1.3 genoemde onderliggende plannen, gelden de begrippen zoals opgenomen in onderhavig artikel 1 als toevoeging op reeds opgenomen begrippen in de onderliggende plannen.

Artikel 2 blijft ongewijzigd.

Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)
De bestemmingsregels van de vigerende bestemmingsplannen, vastgesteld door de gemeenteraad van Cranendonck blijven van toepassing.

Algemene regels (hoofdstuk 3)
De algemene regels van de vigerende bestemmingsplannen, vastgesteld door de gemeenteraad van Cranendonck blijven van toepassing, met dien verstande dat de volgende algemene aanduidingsregels worden ingetrokken: 'Veiligheidszone – Vliegveld', 'Vrijwaringszone – Vliegveld' en 'Geluidzone – Vliegveld', 'Luchtvaartverkeerzone' en 'Veiligheidszone – Luchtvaart'. Deze algemene aanduidingsregels in de vigerende bestemmingsplannen worden vervangen door dan wel aangevuld met de volgende aanduidingsregels:

- geluidzone – luchtvaartuigen luchthaven budel 2 en 3.
- veiligheidszone – externe veiligheid luchthaven budel 1 en 2
- luchtvaartverkeerzone – 1 tot en met 5.

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)
De overgangs- en slotregels van de vigerende bestemmingsplannen, vastgesteld door de gemeenteraad van Cranendonck blijven van toepassing, met dien verstande dat de slotregel als volgt komt te luiden:

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan "Zoneringen Luchthaven Budel (digitaal)".

5 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan in principe verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In onderhavig plan worden geen bouwactiviteiten mogelijk gemaakt. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 21 april 2016 heeft het ontwerp-paraplu-bestemmingsplan “Zoneringen luchthaven Budel (digitaal)” alsmede het plan “Zoneringen luchthaven Budel (analoog)” voor zes weken ter inzage gelegen. Op grond van de zienswijze ingebracht door de luchthaven is gebleken dat het Luchthavenbesluit luchthaven Budel enkele onjuistheden bevatte. Als gevolg van deze constatering is op 15 juni 2018 een nieuw Luchthavenbesluit genomen. Dit besluit is op 2 augustus 2018 onherroepelijk geworden.

De gemeente heeft ervoor gekozen om het paraplu-bestemmingsplan opnieuw in ontwerp ter inzage te leggen. In het nu voorliggend ontwerp-paraplu-bestemmingplan “Zoneringen luchthaven Budel (digitaal)” is rekening gehouden met de zienswijzen zoals deze in 2016 zijn ingebracht. Hieronder zal ingegaan worden op de toen ingebrachte thema’s en hoe daarmee omgegaan is in het voorliggend plan. In cursief is in het kort de ingebrachte zienswijze verwoord met daaronder of en zo ja op welke wijze de reactie een gevolg heeft gehad voor onderhavig bestemmingsplan.

Gebruiksmogelijkheden van (agrarische) gronden mogen niet ingeperkt worden.
Het onderhavige bestemmingsplan levert geen beperkingen op aan het huidige gebruik van de gronden. Bestaand legaal gebruik mag altijd voortgezet worden. Het plan legt alleen beperkingen op ten aanzien van de bouw van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare gebouwen. Het plan is niet aangepast naar aanleiding van deze reactie.

Zorgen over de veiligheid van medewerkers onder de veiligheidszones.
De in Nederland geldende regels over externe veiligheid zijn gericht op het beschermen van mensen die wonen in de nabijheid van luchthavens. Deze bescherming geldt ook voor scholen, ziekenhuizen etc. Kortom kwetsbare en beperkt kwetsbare functies in gebouwen. Deze bescherming werkt twee kanten op. Bewoners worden beschermd bij het vestigen, wijzigen of uitbreiden van een luchthaven, de luchthaven wordt beschermd tegen het bouwen van kwetsbare en beperkt kwetsbare functies. Uitgangspunt is dat met name grote concentraties van mensen binnen de contouren voorkomen moeten worden. Verder is van belang hoe lang een groep mensen gedurende een jaar aanwezig is en voor welk deel van de dag. In het dagelijks verkeer loopt iedereen een bepaald risico om een ongeval te krijgen. Zolang dit risico binnen algemeen aanvaarde

grenzen blijft is de overheid geen taak toebedeeld. De situatie zoals toen geschetst blijft binnen deze algemeen aanvaarde grens, zoals vastgelegd in de Wet luchtvaart en het Besluit burgerluchthavens. Het plan is hier niet op aangepast.

Het extensie RESA-gebied laat geen obstakels toe in een zone van 300 meter in het verlengde van de landingsbaan. Er rijden echter landbouwmachines en er loopt een weg, de Geuzendijk.
Obstakels zoals bedoeld in dit kader heeft betrekking op permanente gebouwde objecten. Deze beperkingen gelden niet voor voertuigen die tijdelijk in het gebied aanwezig zijn. Dit geldt voor zowel de landbouwvoertuigen als het wegverkeer. Deze reactie heeft verder geen aanpassing van het bestemmingsplan tot gevolg.

Waarom wordt er niet gewacht totdat de discussie over de baanverlegging en -verlenging gevoerd is en wordt dan pas het bestemmingsplan opgesteld?
Hierop is slechts het antwoord mogelijk dat de gemeente bij wet verplicht is om binnen een jaar het luchtvaartbesluit vast te leggen in haar bestemmingsplannen. Dit heeft tot gevolg dat bij een eventuele aanpassing van de luchthaven ook weer een nieuw luchthavenbesluit genomen moet worden waarna het onderhavig bestemmingsplan herzien moet worden.

De voorbereidingsbescherming als gevolg van het Luchthavenbesluit duurt langer dan een jaar. Er is geen reden om nu een paraplu-bestemmingsplan op te stellen.
De voorbereidingsbescherming heeft een andere betekenis dan vermoed door de steller van de zienswijze. De voorbereidingsbescherming houdt in dat alle omgevingsvergunningen die onder het plangebied vallen en geraakt worden door de regeling, aangehouden moeten worden totdat het bestemmingsplan vastgesteld is.

Toename geluidsbelasting is niet aanvaardbaar.
De geluidscontouren worden niet groter. De geluidgrenswaarden in de handhavingspunten blijven hetzelfde of zijn lager geworden. De mening van reclamant dat de geluidhinder zal toenemen, kunnen wij daarom niet delen.

De regeling van de aanduiding 'Veiligheidszone – externe veiligheid Luchthaven Budel 2' is strenger dan voor de aanduiding 'Veiligheidszone – externe veiligheid Luchthaven Budel 1'. Dit is niet terecht.
Deze opmerking is terecht. De regeling voor de 'Veiligheidszone – externe veiligheid Luchthaven Budel 2' is aangepast zodat beperkt kwetsbare gebouwen met behulp van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid mogelijk gemaakt worden.

Het plan spreekt over het beschermen van het woon- en leefklimaat. Ter plaatse van een bedrijventerrein is wonen niet toegestaan dus de opgenomen aanduidingen kunnen vervallen.
Woon- en leefklimaat wordt als begrip gebruikt om aan te geven dat het betrekking heeft op gebieden waar mensen verblijven. Het kan daarmee ook betrekking hebben op een bedrijventerrein. Om de doelstelling van het begrip binnen de context van dit plan te verduidelijken zal 'woon- en leefklimaat' aangepast worden in 'woon- en verblijfsklimaat'.

De formulering van de artikelen 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.1 en 3.5.1 suggereert dat het handelt om dubbelbestemmingen in plaats van aanduidingsregels. De juiste formulering zou moeten luiden: 'Ter plaatse van de aanduiding …, gelden de volgende bepalingen:…'.
De formulering van de genoemde artikelleden zal conform de reactie aangepast worden.

Het voorliggend paraplu-bestemmingsplan wordt als een nieuw plan gezien en zal de volledige procedure conform artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) doorlopen. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze op het plan kenbaar te maken. Nadrukkelijk wordt vermeld dat dit ook geldt voor de reclamenten die in 2016 gebruik hebben gemaakt van hun recht.

Eventuele ingekomen zienswijzen zullen in deze paragraaf verwerkt worden.

Het bestemmingsplan is aangeboden aan diverse overheidsinstanties in het kader van het wettelijke vooroverleg. De onderstaande partijen hebben gereageerd:
1. Provincie Noord-Brabant;
2. Rijkswaterstaat Zuid-Nederland;
3. Waterschap De Dommel;
4. Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost.

De provincie Noord-Brabant heeft als enige vooroverleg partij gereageerd met inhoudelijke opmerkingen. De overige partijen hebben geen opmerkingen op het bestemmingsplan. De vooroverleg reacties zijn opgenomen als bijlage 1 bij deze toelichting.

De provincie Noord-Brabant heeft de onderstaande opmerkingen geplaatst. In cursief is de reactie van de gemeente verwoord:

- Verbeelding en begrenzingen luchthavenbesluit

In de plantoelichting (blz. 4) staan op een kaartoverzicht de begrenzingen van het oude en het nieuwe luchthavenbesluit. Als bijlage bij de plantoelichting is een kaart gevoegd getiteld 'Bestemmingsplan zoneringen luchthaven Budel' met de nieuwe grenzen van de luchthavenzoneringen alsmede met de grens van het plangebied.
Wij constateren dat de planverbeelding zelf slechts een beperkt deel van het gebied van het nieuwe luchthavenbesluit bevat. Nu een bijlage bij de plantoelichting, in tegenstelling tot planregels en planverbeelding, geen bindende werking kent is het voor ons niet helder of het nieuwe luchthavenbesluit wel volledig is verwerkt in onderhavige bestemmingsplannen. Wij verzoeken u om hierin duidelijkheid te verschaffen en om zo nodig de bestemmingsplannen aan te passen dan wel aan te vullen.
Het totale luchthavenbesluit is verwerkt in twee bestemmingsplannen. De reden hiervoor is dat slechts een deel van de vigerende bestemmingsplannen na 2010 in ontwerp ter inzage zijn gegaan en daarmee voldoen aan de eisen van het digitale bestemmingsplan. De oudere bestemmingsplannen zijn daarmee formeel nog analoge plannen en het bestemmingsplan dat de regeling van het luchthavenbesluit bevat voor deze oude plannen moet derhalve ook analoog zijn. De toelichting zal aangepast worden om deze noodzakelijke tweedeling duidelijk te maken.

- Gebied met hoogtebeperkingen

In dit gebied zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de vastgestelde waarden zoals vastgelegd in bijlage 8 bij het luchthavenbesluit. De plantoelichting (blz. 13) vermeldt dat voornoemde waarden gedeeltelijk zijn overgenomen in de bestemmingsplanregelingen. Hierdoor kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat de bestemmingsplannen op dit punt onvolledig zijn. Wij verzoeken u om hierover inzicht te bieden en in samenhang daarmee aan te geven waar de ontbrekende waarden, planologisch-juridisch zijn opgenomen.

Deze reactie is voor een deel juist. De hoogtebeperkingen die parallel aan de landingsbaan lopen zijn in eerste instantie niet opgenomen. De verbeelding zal op dit punt aangepast worden zodat deze hoogtebeperkingen ook opgenomen worden.

De overige hoogtelijnen van bijlage 8 betreffen veiligheidsgebieden die lopen over meerdere gemeenten en ruimtelijk niet relevant zijn in het kader van de vigerende bestemmingsplannen. De onderliggende bestemmingsplannen bevatten geen bouwmogelijkheden die in conflict kunnen komen met deze regels uit het luchthavenbesluit.

- Planregels

Planartikel 3.1 bevat bepalingen over de ‘geluidzone – luchthaven Budel 1’. Dit betreft de 70 dB(A) - contour die op de start- en landingsbaan ligt. Deze zone komt wel voor op de kaart ‘Bestemmingsplan zoneringen luchthaven Budel’ (als bijlage bij de plantoelichting) maar de zone ontbreekt op de planverbeelding zelf. Nu planregels en planverbeelding met elkaar behoren overeen te stemmen, adviseren wij om de plannen op dit punt aan te passen.

Het bestemmingsplan is gecontroleerd maar de betreffende aanduiding is opgenomen op de verbeelding. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

Ter visie legging ontwerp

De ontwerp bestemmingsplannen ‘Zoneringen Luchthaven Budel, analoog en digitaal’ hebben overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 26 juni 2019 tot en met 7 augustus 2019, met een uitloop naar 15 augustus 2019 vanwege technische problemen, ter visie gelegen. Gedurende deze termijn van zes weken kon eenieder een zienswijze indienen. Tijdens de periode van terinzagelegging zijn drie zienswijzen ontvangen. Één van deze zienswijzen, die pro forma was ingediend, is op een later moment per brief ingetrokken. Als bijlage 2 bij deze toelichting is de Nota van zienswijzen opgenomen. In deze nota zijn de ingebrachte zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. De nota eindigt met een overzicht van de aanpassingen die naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd.