

## Wesselseweg 19

Motivering omgevingsvergunning BOPA, afwijking voor een helikopterlandingsplaats

Datum:	oktober 2025
Locatie:	Wesselseweg 19, Barneveld
Plannummer:	5008

## Inhoudsopgave

<b>Bijlagen bij motivering</b>	<b>3</b>
Bijlage 1      Flora en fauna	4
Bijlage 2      AERIUS berekening	13
Bijlage 3      Monitoring buizerdnest	31
Bijlage 4      Geluid, externe veiligheid	40
Bijlage 5      Luchthavenregeling	69
Bijlage 6      publicatie ILT	79

## **Bijlagen bij motivering**

## **Bijlage 1 Flora en fauna**





**FF SOLUTIONS**

RI-Buitenbouw B.V.

# Monitoring buizerdnest (2024)

'Wesselseweg 23'  
te Barneveld

**Oplossingen flora en fauna binnen het wettelijk kader**

FF Solutions is een merknaam  
onder RI-Buitenbouw B.V.  
Duifhuis 34, 3862 JG te Nijkerk

[info@ri-buitenbouw.nl](mailto:info@ri-buitenbouw.nl)  
[info@bouwbulderweg.nl](mailto:info@bouwbulderweg.nl)  
06-51098912

Rabobank IBAN NL 10RABO0324421516  
BTW-nr. NL 8521 84 657 B01  
KvK 56556497



## Colofon

Titel Monitoring buizerdnest (2024)  
Subtitel Wesselseweg 23, te Barneveld

Opdrachtgever Van de Steeg B.V.

Projectnummer 6294  
Datum 15 mei 2024  
Status Definitief

Veldonderzoek

Werkvoorbereider Wet natuurbescherming, ruimtelijke ontwikkeling niveau 3  
Planvormer Wet natuurbescherming, ruimtelijke ontwikkeling niveau 4  
European Tree Worker (ETW)  
European Tree Technician (ETT)  
Boom technisch adviseur, Norminstituut handboek bomen  
HBO Minor bomen en stedelijke omgeving  
Gecertificeerd Boom Veiligheid Controleur



## Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Onderzoekmethodiek	5
2.1	Buizerd	5
2.2	Onderzoeksmomenten	5
3	Resultaten	6
3.1	Buizerd	6
4	Samenvatting en conclusie	7
5	Bijlage	8
	Bijlage 1: Bronnen	8

## 1 Inleiding

FF Solutions heeft van [REDACTED] opdracht gekregen monitoring uit te voeren naar het buizerdnest dat bekend is ter hoogte van Wesselseweg 23, te Barneveld. Voorafgaand aan de start van de monitoring in het jaar 2024 is een buizerdnest bekend ter hoogte van de locatie zoals weergegeven in Fig. 1.0. Het doel van voorliggende monitoring is om de ingebruikname van de nestplaats in kaart te brengen.



Fig. 1.0, Buizerdnest (rode stip), bekend voorafgaand aan monitoring (achtergrondbron: [www.pdok.nl](http://www.pdok.nl))

## 2 Onderzoekmethodiek

Ieder dier – en plantengroep verlangt zijn eigen methode van inventarisatie om zo goed mogelijk in kaart te brengen welke betekenis een gebied heeft voor de betreffende soort. De resultaten vanuit het veldonderzoek zijn te vinden in hoofdstuk 3.

### 2.1 Buizerd

Er is gebruikt gemaakt van BIJ12-kennisdocument *Buizerd* als richtlijn voor de monitoringsonderzoeken. Het onderzoek naar de buizerd richt zich met name op het toetsen hoe de bekende nestplaats in gebruik genomen wordt in het jaar 2024, en brengt (indien van toepassing) ook andere nest- of rustplaatsen in beeld.

De aanwezigheid van een nest of van een rustplaats van een buizerd kan worden aangetoond door het uitvoeren van twee tot vier gerichte veldbezoeken. Deze moeten overdag na zonsopkomst plaatsvinden in de periode maart tot en met half mei, met een tussenperiode van minimaal 10 dagen. Het aantonen van aanwezigheid in bosgebieden vraagt over het algemeen meer inspanning dan aanwezigheid in meer open landschappen. Veldbezoeken in de betreffende tijd van het jaar leveren bij de buizerd het leeuwendeel van de waarnemingen van bewoonde territoria en nesten op.

Afwezigheid van broedende buizerds kan worden aangetoond, als er tijdens vier gerichte veldbezoeken in de periode maart tot half mei geen aanwezigheid kan worden aangetoond. De inventarisatie moet bij voorkeur tijdens goede omstandigheden (zoals weersomstandigheden, moment op de dag) plaatsvinden en met een tussenperiode van minimaal 10 dagen. Tevens moet bij voorkeur in de periode dat er nog geen blad aan de boom zit, minimaal éénmaal gericht naar nestlocaties zijn gezocht. Overigens kan het daadwerkelijke broeden van de buizerd plaatsvinden van half maart tot en met augustus, maar het exacte moment is afhankelijk van onder andere de weersomstandigheden en kan per broedpaar verschillen.

### 2.2 Onderzoeksmomenten

In onderstaande tabel zijn alle veldbezoeken inclusief weersomstandigheden vermeld.

Tab. 2.0, Verzameltabel gegevens veldbezoeken (bron: FF Solutions)

Datum	Soort	Tijd	Zon op	Zon onder	Min. temp.	Max. temp.	Wind BFT	Neerslag	Deskundige
27-02-2024	Buizerd	08:30-10:00	07:31	18:15	5	7	2	Droog	3
16-03-2024	Buizerd	09:00-11:00	06:51	18:47	7	9	3	Droog	2
02-04-2024	Buizerd	09:00-10:30	07:12	20:16	10	12	3	Droog	2
15-04-2024	Buizerd	09:00-10:30	06:43	20:38	9	12	3	Droog	2
29-04-2024	Buizerd	09:00-11:00	06:13	21:02	10	12	2	Droog	2

### 3 Resultaten

Binnen dit hoofdstuk worden de vaststellingen naar aanleiding van de monitoring besproken. Vaststellingen worden per afzonderlijk veldbezoek genoemd, waarna samenvattend een algehele conclusie van vaststellingen volgt.

#### 3.1 Buizerd

##### 3.1.1 Waarnemingen

###### *Veldbezoek 27 februari 2024*

Dit veldonderzoek is uitgevoerd om de bekende nestplaats van de buizerd ter hoogte van Wesselseweg 23 te Barneveld te bezoeken en zeker te stellen dat de nestplaats nog visueel aanwezig is. Er is gebleken dat het nest niet meer aanwezig is in de boom waarin voorheen een nestplaats te vinden was. Enkele oude prooiresten liggen nog wel onder de boom.

###### *Veldbezoek 16 maart 2024*

In overeenstemming met het voorgaande bezoek is wederom geen buizerdnest aangetroffen op de voorheen bekende locatie van de nestplaats. Er is eenmaal een overvliegende buizerd waargenomen ten zuiden van de Wesselseweg.

###### *Veldbezoek 2 april 2024*

Gedurende het veldonderzoek zijn meermaals buizerds waargenomen rond Wesselseweg 23. Het gaat hier om twee individuen ten zuiden van de Wesselseweg die hier ter plaatse aanwezig zijn en een buizerd die in Schaffelaarsebos visueel waargenomen is en zich door het bos verplaatst. Nestplaatsen van buizerds zijn niet aangetroffen.

###### *Veldbezoek 15 april 2024*

Binnen dit veldonderzoek is visueel een buizerd aangetroffen langs de bosrand rond Wesselseweg 23. Dit individu is ter plaatse aanwezig en vliegt weg over de weilanden ten oosten van het bos.

###### *Veldbezoek 29 april 2024*

Gedurende dit veldbezoek zijn twee buizerds aangetroffen ter hoogte van het oude nest die bekend was rond Wesselseweg 23. Deze buizerds zijn rustend aangetroffen in de houtwal en vliegen ook over de omliggende weilanden. Er is geen nestplaats aangetroffen.

##### **Conclusies**

Het oude nest waarop monitoring heeft plaatsgevonden is reeds tijdens het eerste veldonderzoek niet meer aanwezig. Er is op deze locatie ook geen nieuw nest meer begonnen.

## 4 Samenvatting en conclusie

FF Solutions heeft van dhr. Van de Steeg opdracht gekregen monitoring uit te voeren naar het buizerdnest dat bekend is ter hoogte van Wesselseweg 23, te Barneveld. Het doel van de monitoring is om de ingebruikname van de nestplaats in kaart te brengen.

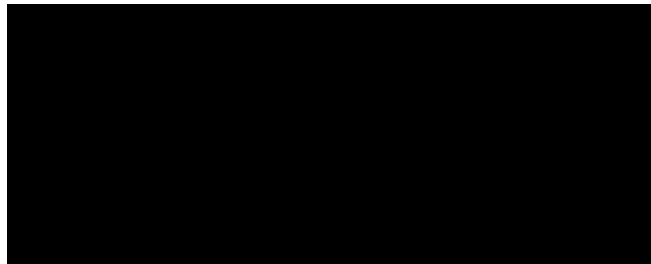
De vaststellingen van de monitoring worden weergegeven in onderstaande tabel.

Tab. 4.0, Vaststellingen vanuit nader onderzoek, met risico's en te nemen actie(s)

Soort	Vaststellingen
Buizerd	Geen vaste rust- of verblijfplaatsen aangetroffen tijdens de monitoring rond Wesselseweg 23, te Barneveld, in het jaar 2024.



Nijkerk, 15 mei 2024



## 5 Bijlage

### Bijlage 1: Bronnen

---

#### Literatuur

---

Netwerk Groene Bureaus, werkgroep 'Standaarden en protocollen'. (2023). Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming, versie november 2023.

Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus. (2021). Vleermuisprotocol 2021.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.). Indicatieve lijst Jaarrond beschermde vogelnesten.

---

#### Internet

---

##### Gebiedsbescherming:

<https://www.natura2000.nl/>

<https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicator.aspx>

##### Soortenbescherming:

<https://www.nvwa.nl/onderwerpen/invasieve-exoten/unielijst-invasieve-exoten>

<https://www.vlinderstichting.nl/>

<https://www.zoogdiervereniging.nl/>

<https://www.ndff.nl/>

<https://www.verspreidingsatlas.nl/>

<https://www.ravon.nl/>

<https://www.sovon.nl/>

##### Overig:

<https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/>

<https://www.pdok.nl/>

<https://www.provincie-utrecht.nl/>

<https://www.flevoland.nl/>

<https://www.noord-holland.nl/Home>

<https://www.fryslan.frl/>

<https://www.provinciegroningen.nl/>

<https://www.limburg.nl/>

<https://www.gelderland.nl/>

<https://www.zeeland.nl/>

<https://www.zuid-holland.nl/>

<https://www.provincie.drenthe.nl/>

<https://www.overijssel.nl/>

<https://www.brabant.nl/>

---



## **Bijlage 2 AERIUS berekening**



**Helihaven [REDACTED] te Barneveld**

*Onderzoek stikstofdepositie*



## Helihaven [REDACTED] te Barneveld

### *Onderzoek stikstofdepositie*

opdrachtgever [REDACTED]  
rapportnummer DA 3152-2-RA-004  
datum 22 maart 2023  
referentie EB/JHa//DA 3152-2-RA-004  
verantwoordelijke [REDACTED]

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.nl, www.peutz.nl  
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Toetsingskader</b>	<b>5</b>
2.1	Wet natuurbescherming	5
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten</b>	<b>8</b>
3.1	Gegevens	8
3.2	Helikoptertypen	8
3.3	Ligging helihaven	8
3.4	Aantal bewegingen en verdeling over routes	8
<b>4</b>	<b>Relevante luchtemissies</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Berekeningen</b>	<b>10</b>
5.1	Rekenmethode	10
5.2	Rekenresultaten en beoordeling	10
<b>6</b>	<b>Conclusie</b>	<b>11</b>

## 1 Inleiding

In opdracht van [REDACTED] is onderzoek verricht naar de stikstofemissies en stikstofdepositie van de geprojecteerde helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld (verder te noemen: helihaven). De situering van de geprojecteerde helihaven is weergegeven in figuur 1. Het betreft een verplaatsing van de bestaande helihaven aan de Oude Garderenseweg 5 in Stroe.

f1 Situering geprojecteerde Helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld



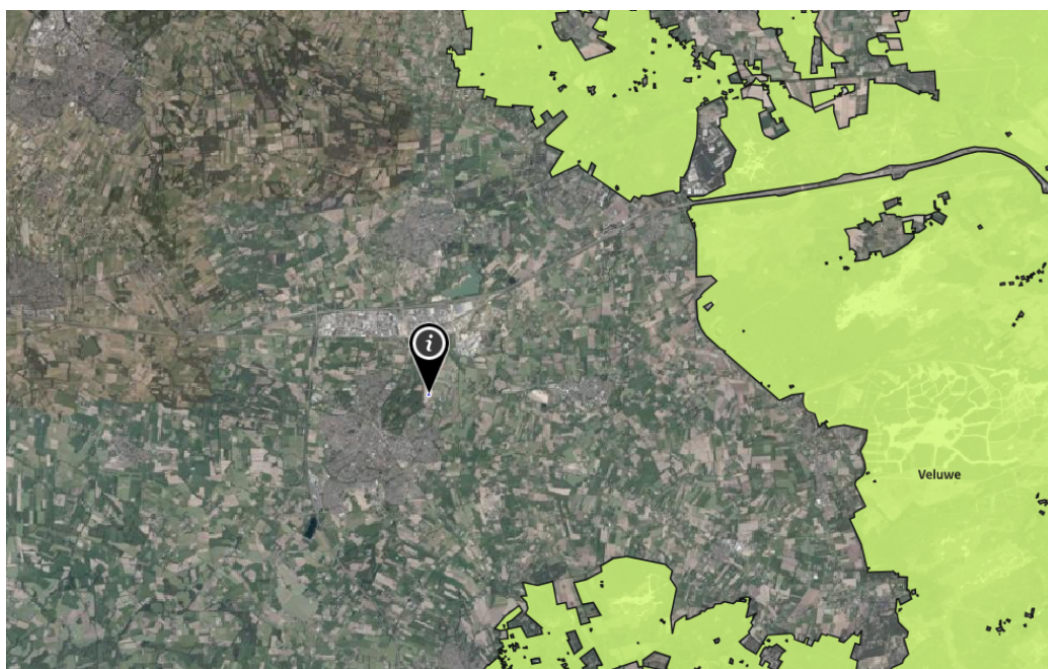
## 2 Toetsingskader

### 2.1 Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft uitvoering aan Europese richtlijnen en regelt daarmee de bescherming van onder andere de zogenoemde Natura 2000-gebieden: een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de Europese Unie. Binnen dit netwerk vallen gebieden die beschermd zijn op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). In deze richtlijnen wordt aangegeven welke natuur, soorten dieren en planten beschermd dienen te worden.

Het meest nabij de helihaven gelegen Natura 2000-gebied betreft het gebied de Veluwe op ca. 6 à 7 km ten oosten van de helihaven. In figuur 2 is de situering van de helihaven ten opzichte van dit gebied weergegeven.

f2 Natura-2000 gebieden in de omgeving van de helihaven

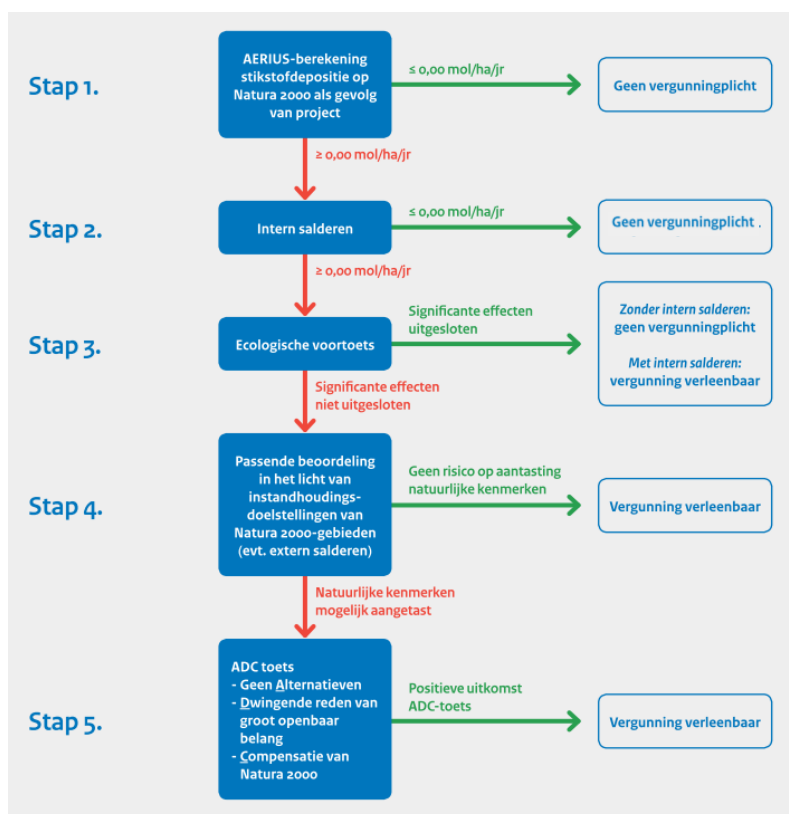


Voor de te beschermen waarden (habitattypen en soorten) binnen de Natura 2000-gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Voor veel Natura 2000-gebieden vormt vermeting en verzuring door stikstofdepositie (door ammoniak en stikstofoxiden) een bedreiging voor aanwezige habitattypen.

In het kader van de Wet natuurbescherming dient beoordeeld te worden in hoeverre activiteiten significante gevolgen kunnen hebben voor nabijgelegen natuurgebieden. Voor

concrete stikstofemitterende activiteiten heeft de Rijksoverheid een stappenplan gepubliceerd<sup>1</sup> (zie figuur 3), teneinde aan te geven op welke wijze tot een vergunbare situatie in het kader van de Wet natuurbescherming gekomen kan worden, danwel onder welke voorwaarden geen vergunning benodigd is<sup>2</sup>.

f3 Stappenplan toestemmingsverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten



Uit dit stappenschema volgt in principe dat elke toename in stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op een overbelast stikstofgevoelig instandhoudingsdoel (habitattype of leefgebied) als gevolg van het project (zowel aanlegfase als gebruiksfase) in potentie een significant effect is. Een dergelijke toename in stikstofdepositie betekent daardoor dat het project niet zonder meer vergunbaar is onder de Wet natuurbescherming. Er is dus geen sprake van vergunningplicht bij een depositiebijdrage van  $\leq 0,00$  mol N/ha/jaar.

Als uit de berekening van de de beoogde situatie (stap 1) blijkt dat sprake is van een toename van stikstofdepositie, kan een verschilberekening gemaakt worden (stap 2, intern salderen). Intern salderen houdt in dat de activiteit niet tot een toename van stikstofdepositie leidt ten opzichte van de huidige activiteit op die locatie. De verschilberekening bestaat dan uit een berekening van de referentiesituatie en de beoogde

1 Beslisboom: Toestemmingsverlening stikstofdepositie bij nieuwe activiteiten, d.d. 12-10-2019 via [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)  
 2 Met de uitspraak van de RvS van 20 januari 2021 inzake Logtsebaan (ECLI:NL:RVS:2021:71) is voor intern salderen ook geen natuurvergunning meer nodig. De originele beslisboom is hierop 'handmatig' aangepast.

situatie. Als uit deze verschilberekening volgt dat sprake is van een afname van stikstofdepositie in de beoogde situatie t.o.v. de referentiesituatie, kan geoordeeld worden dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie en – conform de uitspraak van de RvS van 20 januari 2021 – ook geen sprake is van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

Daarnaast kan middels een ecologische voortoets mogelijk op voorhand worden vastgesteld dat significante effecten zijn uitgesloten (Stap 3). Als significant negatieve effecten door stikstofdepositie niet met stap 1 t/m 3 kunnen worden uitgesloten, moet middels een passende beoordeling worden getoetst of de kans bestaat op aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze gebieden (stap 4). Als de conclusie van de passende beoordeling is dat er geen risico bestaat op aantasting van natuurwaarden, kan de natuurvergunning worden verleend. Als aantasting van de natuurwaarden niet kan worden voorkomen, kan voor sommige projecten mogelijk de ADC-toets (Stap 5) uitkomst bieden.



## 3 Uitgangspunten

### 3.1 Gegevens

Voor onderhavig onderzoek is o.a. gebruik gemaakt van de navolgende gegevens:

- Guidance on the Determination of Helicopter Emissions, d.d. december 2015, referentie COO.2207.111.2.2015750 & helicopter\_emissionstable\_2017-07-17.xls, door Federal Office of Civil Aviation FOCA, Swiss Confederation;

### 3.2 Helikoptertypen

De helikopter die gebruik maakt van de helihaven is een Eurocopter EC 120 Colibri (turbine) met een MTOW van circa 1800 kg. Het betreft een lichte, éénmotorig aangedreven helikopter.

### 3.3 Ligging helihaven

De ligging van de helihaven in de omgeving is weergegeven in figuur 1. De coördinaten van de helihaven in het RD stelsel zijn: x = 169986, y = 462330 en z = hoogte maaiveld.

### 3.4 Aantal bewegingen en verdeling over routes

Volgens opgave van de opdrachtgever gaat het scenario uit van een totaal aantal vliegbewegingen van 750 (375 starts en 375 landingen) per jaar.

De sectorverdeling waarbinnen gevlogen wordt en het aantal vliegbewegingen voor de EC120 is weergegeven in tabel 3.1 (en is vastgesteld in overleg met de opdrachtgever).

t3.1 EC120 – richting met bijbehorende aantallen starts en landingen in aantallen

Richting	Sector	Aantal starts	Aantal landingen
<b>Startrichting</b>			
Noord	340 – 20 graden	94	
Noord-oost	50 – 90 graden	150	
Zuid-oost	135 – 175 graden	131	
<b>Landingsrichting</b>			
Zuid	160 – 200 graden		94
Zuid-west	230 – 270 graden		150
Noord-west	315 – 355 graden		131
<b>Totaal</b>		<b>375</b>	<b>375</b>

## 4 Relevante luchtemissies

In het kader van het onderzoek naar de stikstofemissies en stikstofdepositie zijn als gevolg van een helikopter de volgende twee aspecten van belang:

1. emissie gedurende de LTO (landing-takeoff-cycle);
2. emissie gedurende kruisvlucht.
- 3.

Voor wat betreft de bepaling van de emissies van als gevolg van bovengenoemde activiteiten is gebruik gemaakt van de emissiekentallen op basis van 'Guidance on the Determination of Helicopter Emissions', zie paragraaf 3.1. Deze emissiekentallen zijn weergegeven in tabel 4.1.

t4.1 Emissiekentallen helikopters

Type helikopter	Emissiefactor LTO	Emissiefactor kruisvlucht
	NO <sub>x</sub> (g/LTO)	NO <sub>x</sub> (kg/uur)
EC120	81,7 g/LTO	0,66 kg/uur

In tabel 4.2 is de berekening van de stikstofemissies op basis van bovengenoemde kentallen weergegeven gedurende de LTO.

t4.2 Luchtemissies als gevolg van LTO

Emissiebron	Aantal	Emissiefactor NO <sub>x</sub> (g/LTO)	NO <sub>x</sub> -emissie kg/jaar
	LTO/jaar		
EC120	375 LTO per jaar	81,7 g/LTO	30,6

In tabel 4.3 is de berekening van de stikstofemissies op basis van bovengenoemde kentallen weergegeven per kilometer kruisvlucht en bij een gemiddelde snelheid van 200 km/uur (55,6 m/s). De kruishoogte van dit type helikopters bedraagt buiten de bebouwde kom minimaal 500 voet (ongeveer 153 meter).

t4.3 Luchtemissies per km kruisvlucht

Emissiebron	Aantal	Emissiefactor NO <sub>x</sub> (kg/uur)	Tijdsduur per km kruisvlucht	NO <sub>x</sub> -emissie per km kruisvlucht kg/jaar
	vliegbewegingen/jaar			
EC120	750 per jaar	0,66 kg/uur	18 sec	2,48

## 5 Berekeningen

### 5.1 Rekenmethode

Voor de berekening van de stikstofdepositie is gebruik gemaakt van het rekenprogramma AERIUS Calculator 2022.

In AERIUS is een rekenmodel opgesteld van de geprojecteerde helihaven. In dit rekenmodel is de emissies vanwege de helikopter tijdens LTO gemodelleerd middels een puntbron. Hierbij is naast de emissiebron voor de LTO-cyclus tevens een lijnbron opgenomen voor 30 kilometer kruisvlucht, gemodelleerd als één vliegroute vanuit en naar het zuidoosten, direct over de Veluwe. In werkelijkheid zal op jaarbasis sprake zijn van meerdere routes (zie paragraaf 3.4), zodat de gemodelleerde kruisvlucht als 'worst-case' representatief kan worden beschouwd.

De in- en uitvoergegevens van de berekeningen met AERIUS Calculator 2022 zijn opgenomen in bijlage 1.

### 5.2 Rekenresultaten en beoordeling

Uit de rekenresultaten zoals weergegeven in bijlage 1 volgt dat de 'worst-case' depositiebijdrage van de helihaven ter plaatse van de Veluwe maximaal 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt bij een NO<sub>x</sub>-emissie van maximaal ca. 105 kg/jaar. Significante negatieve effecten inzake stikstof kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten. Inzake stikstofdepositie is dan ook geen sprake van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

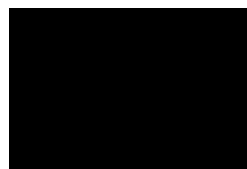
## 6 Conclusie

Op basis van dit onderzoek kan met betrekking tot de geprojecteerde helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld worden geconcludeerd dat:

- de stikstofdepositie als gevolg van de helihaven maximaal 0,00 mol N/ha/jaar zal bedragen ter plaatse van Natura 2000-gebieden. Er is derhalve geen sprake van een effect op stikstofgevoelige habitats.

Inzake stikstofdepositie is dan ook geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Dit rapport bevat 11 pagina's en 1 bijlage.



Mook,



## Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:  
[www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



Projectberekening

Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Peutz bv  
Wesselseweg 23,  
Barneveld

Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

Helihaven Barneveld  
Beoogde situatie - zuidoostelijke richting 375 LTO's EC120

Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RoPk1W5Xm8xJ  
21 maart 2023, 17:38  
Wnb-rekengrid

Totale emissie

beoogd - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
2023	-	105,0 kg/j

Resultaten

beoogd - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename van depositie  
Grootste afname van depositie

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Projectberekening

beoogd (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

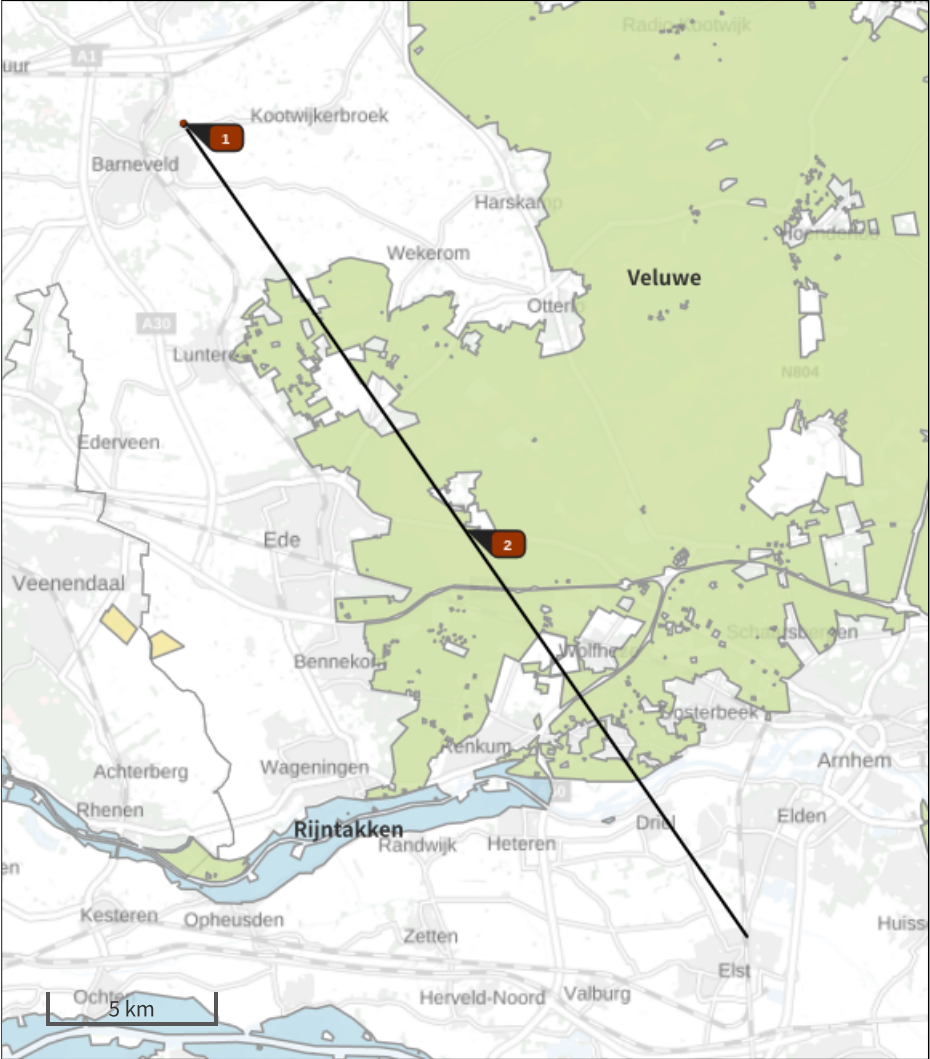
- 1 Luchtverkeer | Bronnen luchthaventerrein | LTO
- 2 Luchtverkeer | Bronnen luchthaventerrein | kruisvlucht








Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
-	30,6 kg/j
-	74,4 kg/j



Projectberekening

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |   |  |
|---|--|
|  Habitatrictlijn                 |  Grootste afname van depositie  |
|  Vogelrichtlijn                  |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie       |
|  Niet bepaald                    |  |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.





Projectberekening

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-



## Projectberekening

beoogd, Rekenjaar 2023

**1** Luchtverkeer | Bronnen luchthaventerrein

Naam	LTO	Uittreedhoogte	2,0 m	NO <sub>x</sub>	30,6 kg/j
Locatie	X:169986 Y:462330	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

**2** Luchtverkeer | Bronnen luchthaventerrein

Naam	kruisvlucht	Uittreedhoogte	153,0 m	NO <sub>x</sub>	74,4 kg/j
Locatie	X:178564,92 Y:449992,08	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>		
Lengte	30.054,76 m				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

**Disclaimer**

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

**Rekenbasis**

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van  
 AERIUS versie 2022\_20230315\_cd85399aac  
 Database versie 2022\_cd85399aac  
 Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:  
<https://www.aerius.nl/>

## **Bijlage 3 Monitoring buizerdnest**



**FF SOLUTIONS**

RI-Buitenbouw B.V.

# Monitoring buizerdnest (2024)

'Wesselseweg 23'  
te Barneveld

**Oplossingen flora en fauna binnen het wettelijk kader**

FF Solutions is een merknaam  
onder RI-Buitenbouw B.V.  
Duifhuis 34, 3862 JG te Nijkerk

[info@ri-buitenbouw.nl](mailto:info@ri-buitenbouw.nl)  
[info@bouwbulderweg.nl](mailto:info@bouwbulderweg.nl)  
06-51098912

Rabobank IBAN NL 10RABO0324421516  
BTW-nr. NL 8521 84 657 B01  
KvK 56556497



## Colofon

**Titel** Monitoring buizerdnest (2024)  
**Subtitel** Wesselseweg 23, te Barneveld

**Opdrachtgever** Van de Steeg B.V.

**Projectnummer** 6294  
**Datum** 15 mei 2024  
**Status** Definitief

**Veldonderzoek**

Werkvoorbereider Wet natuurbescherming, ruimtelijke ontwikkeling niveau 3  
Planvormer Wet natuurbescherming, ruimtelijke ontwikkeling niveau 4  
European Tree Worker (ETW)  
European Tree Technician (ETT)  
Boom technisch adviseur, Norminstituut handboek bomen  
HBO Minor bomen en stedelijke omgeving  
Gecertificeerd Boom Veiligheid Controleur



## Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Onderzoekmethodiek	5
2.1	Buizerd	5
2.2	Onderzoeksmomenten	5
3	Resultaten	6
3.1	Buizerd	6
4	Samenvatting en conclusie	7
5	Bijlage	8
	Bijlage 1: Bronnen	8

## 1 Inleiding

FF Solutions heeft van [REDACTED] opdracht gekregen monitoring uit te voeren naar het buizerdnest dat bekend is ter hoogte van Wesselseweg 23, te Barneveld. Voorafgaand aan de start van de monitoring in het jaar 2024 is een buizerdnest bekend ter hoogte van de locatie zoals weergegeven in Fig. 1.0. Het doel van voorliggende monitoring is om de ingebruikname van de nestplaats in kaart te brengen.



Fig. 1.0, Buizerdnest (rode stip), bekend voorafgaand aan monitoring (achtergrondbron: [www.pdok.nl](http://www.pdok.nl))

## 2 Onderzoekmethodiek

Ieder dier – en plantengroep verlangt zijn eigen methode van inventarisatie om zo goed mogelijk in kaart te brengen welke betekenis een gebied heeft voor de betreffende soort. De resultaten vanuit het veldonderzoek zijn te vinden in hoofdstuk 3.

### 2.1 Buizerd

Er is gebruikt gemaakt van BIJ12-kennisdocument *Buizerd* als richtlijn voor de monitoringsonderzoeken. Het onderzoek naar de buizerd richt zich met name op het toetsen hoe de bekende nestplaats in gebruik genomen wordt in het jaar 2024, en brengt (indien van toepassing) ook andere nest- of rustplaatsen in beeld.

De aanwezigheid van een nest of van een rustplaats van een buizerd kan worden aangetoond door het uitvoeren van twee tot vier gerichte veldbezoeken. Deze moeten overdag na zonsopkomst plaatsvinden in de periode maart tot en met half mei, met een tussenperiode van minimaal 10 dagen. Het aantonen van aanwezigheid in bosgebieden vraagt over het algemeen meer inspanning dan aanwezigheid in meer open landschappen. Veldbezoeken in de betreffende tijd van het jaar leveren bij de buizerd het leeuwendeel van de waarnemingen van bewoonde territoria en nesten op.

Afwezigheid van broedende buizerds kan worden aangetoond, als er tijdens vier gerichte veldbezoeken in de periode maart tot half mei geen aanwezigheid kan worden aangetoond. De inventarisatie moet bij voorkeur tijdens goede omstandigheden (zoals weersomstandigheden, moment op de dag) plaatsvinden en met een tussenperiode van minimaal 10 dagen. Tevens moet bij voorkeur in de periode dat er nog geen blad aan de boom zit, minimaal éénmaal gericht naar nestlocaties zijn gezocht. Overigens kan het daadwerkelijke broeden van de buizerd plaatsvinden van half maart tot en met augustus, maar het exacte moment is afhankelijk van onder andere de weersomstandigheden en kan per broedpaar verschillen.

### 2.2 Onderzoeksmomenten

In onderstaande tabel zijn alle veldbezoeken inclusief weersomstandigheden vermeld.

Tab. 2.0, Verzameltabel gegevens veldbezoeken (bron: FF Solutions)

Datum	Soort	Tijd	Zon op	Zon onder	Min. temp.	Max. temp.	Wind BFT	Neerslag	Deskundige
27-02-2024	Buizerd	08:30-10:00	07:31	18:15	5	7	2	Droog	3
16-03-2024	Buizerd	09:00-11:00	06:51	18:47	7	9	3	Droog	2
02-04-2024	Buizerd	09:00-10:30	07:12	20:16	10	12	3	Droog	2
15-04-2024	Buizerd	09:00-10:30	06:43	20:38	9	12	3	Droog	2
29-04-2024	Buizerd	09:00-11:00	06:13	21:02	10	12	2	Droog	2



### 3 Resultaten

Binnen dit hoofdstuk worden de vaststellingen naar aanleiding van de monitoring besproken. Vaststellingen worden per afzonderlijk veldbezoek genoemd, waarna samenvattend een algehele conclusie van vaststellingen volgt.

#### 3.1 Buizerd

##### 3.1.1 Waarnemingen

###### *Veldbezoek 27 februari 2024*

Dit veldonderzoek is uitgevoerd om de bekende nestplaats van de buizerd ter hoogte van Wesselseweg 23 te Barneveld te bezoeken en zeker te stellen dat de nestplaats nog visueel aanwezig is. Er is gebleken dat het nest niet meer aanwezig is in de boom waarin voorheen een nestplaats te vinden was. Enkele oude prooiresten liggen nog wel onder de boom.

###### *Veldbezoek 16 maart 2024*

In overeenstemming met het voorgaande bezoek is wederom geen buizerdnest aangetroffen op de voorheen bekende locatie van de nestplaats. Er is eenmaal een overvliegende buizerd waargenomen ten zuiden van de Wesselseweg.

###### *Veldbezoek 2 april 2024*

Gedurende het veldonderzoek zijn meermaals buizerds waargenomen rond Wesselseweg 23. Het gaat hier om twee individuen ten zuiden van de Wesselseweg die hier ter plaatse aanwezig zijn en een buizerd die in Schaffelaarsebos visueel waargenomen is en zich door het bos verplaatst. Nestplaatsen van buizerds zijn niet aangetroffen.

###### *Veldbezoek 15 april 2024*

Binnen dit veldonderzoek is visueel een buizerd aangetroffen langs de bosrand rond Wesselseweg 23. Dit individu is ter plaatse aanwezig en vliegt weg over de weilanden ten oosten van het bos.

###### *Veldbezoek 29 april 2024*

Gedurende dit veldbezoek zijn twee buizerds aangetroffen ter hoogte van het oude nest die bekend was rond Wesselseweg 23. Deze buizerds zijn rustend aangetroffen in de houtwal en vliegen ook over de omliggende weilanden. Er is geen nestplaats aangetroffen.

##### **Conclusies**

Het oude nest waarop monitoring heeft plaatsgevonden is reeds tijdens het eerste veldonderzoek niet meer aanwezig. Er is op deze locatie ook geen nieuw nest meer begonnen.

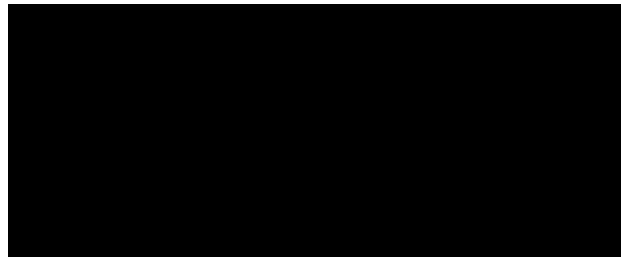
## 4 Samenvatting en conclusie

FF Solutions heeft van dhr. Van de Steeg opdracht gekregen monitoring uit te voeren naar het buizerdnest dat bekend is ter hoogte van Wesselseweg 23, te Barneveld. Het doel van de monitoring is om de ingebruikname van de nestplaats in kaart te brengen.

De vaststellingen van de monitoring worden weergegeven in onderstaande tabel.

Tab. 4.0, Vaststellingen vanuit nader onderzoek, met risico's en te nemen actie(s)

Soort	Vaststellingen
Buizerd	Geen vaste rust- of verblijfplaatsen aangetroffen tijdens de monitoring rond Wesselseweg 23, te Barneveld, in het jaar 2024.

  
Nijkerk, 15 mei 2024

## 5 Bijlage

### Bijlage 1: Bronnen

---

#### Literatuur

---

Netwerk Groene Bureaus, werkgroep 'Standaarden en protocollen'. (2023). Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming, versie november 2023.

Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus. (2021). Vleermuisprotocol 2021.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. (z.d.). Indicatieve lijst Jaarrond beschermde vogelnesten.

---

#### Internet

---

##### Gebiedsbescherming:

<https://www.natura2000.nl/>

<https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicator.aspx>

##### Soortenbescherming:

<https://www.nvwa.nl/onderwerpen/invasieve-exoten/unielijst-invasieve-exoten>

<https://www.vlinderstichting.nl/>

<https://www.zoogdiervereniging.nl/>

<https://www.ndff.nl/>

<https://www.verspreidingsatlas.nl/>

<https://www.ravon.nl/>

<https://www.sovon.nl/>

##### Overig:

<https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/>

<https://www.pdok.nl/>

<https://www.provincie-utrecht.nl/>

<https://www.flevoland.nl/>

<https://www.noord-holland.nl/Home>

<https://www.fryslan.frl/>

<https://www.provinciegroningen.nl/>

<https://www.limburg.nl/>

<https://www.gelderland.nl/>

<https://www.zeeland.nl/>

<https://www.zuid-holland.nl/>

<https://www.provincie.drenthe.nl/>

<https://www.overijssel.nl/>

<https://www.brabant.nl/>

---

## **Bijlage 4 Geluid, externe veiligheid**



## **Helihaven te Barneveld**

*Geluid en externe veiligheid*

## Helihaven te Barneveld

### *Geluid en externe veiligheid*

opdrachtgever [REDACTED]  
rapportnummer DA 3152-1-RA-005  
datum 14 oktober 2024  
referentie EB/EB//DA 3152-1-RA-005  
verantwoordelijke [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.nl, www.peutz.nl

kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Wet- en regelgeving</b>	<b>5</b>
2.1	Wet luchtvaart	5
2.2	Besluit burgerluchthavens	5
2.3	Rekenmethodiek	5
<b>3</b>	<b>Uitgangspunten</b>	<b>6</b>
3.1	Helikoptertypen	6
3.2	Ligging helihaven	6
3.3	Aantal bewegingen en verdeling over routes	6
3.4	Taxiën	7
<b>4</b>	<b>Metingen</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Rekenresultaten</b>	<b>9</b>
5.1	Geluidcontour	9
5.2	Externe veiligheid contouren	10
5.3	Conclusie	11

## 1 Inleiding

In opdracht van [REDACTED] is onderzoek verricht naar de ligging van de relevante externe veiligheidscontouren en geluidcontouren van de geprojecteerde helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld (verder te noemen: helihaven). De berekeningen zijn uitgevoerd met de rekenpakketten  $L_{den}$ -tool (geluid) en Gevers (externe veiligheid). Enkele aanvullende berekeningen ten aanzien van het taxiën met de helikopter zijn uitgevoerd met behulp van Geomilieu.

Het Besluit burgerluchthavens stelt dat vaststelling van een luchthavenbesluit vereist is indien de contour van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  per jaar of de geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  buiten het luchthavengebied valt. Indien deze contouren binnen het luchthavengebied gelegen zijn, kan volstaan worden met een luchthavenregeling.



## 2 Wet- en regelgeving

### 2.1 Wet luchtvaart

Met de wetgeving Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) bevat de Wet luchtvaart in de hoofdstukken 8, 8a en 10 een stelsel van regels voor de burger- en militaire luchthavens in Nederland. Het stelsel regelt onder meer de wijze waarop met geluidaspecten en externe veiligheids-aspecten rond luchthavens moet worden omgegaan, zowel voor het gebruik van de luchthaven door het luchthavenluchtverkeer als voor de ruimtelijke indeling van de directe omgeving van een luchthaven.

Voor burgerluchthavens van regionale betekenis zijn provincies het bevoegde gezag. Over de milieugebruiksruimte van een luchthaven kan worden beslist door de vaststelling van een luchthavenbesluit of een luchthavenregeling.

Artikel 8.44, derde lid, van de Wet luchtvaart bepaalt dat voor een burgerluchthaven van regionale betekenis in het Besluit burgerluchthavens nadere regels worden gesteld omtrent de in luchthavenbesluiten op te nemen grenswaarden en regels.

### 2.2 Besluit burgerluchthavens

In artikel 5 van het Besluit burgerluchthavens wordt gesteld dat vaststelling van een luchthavenbesluit vereist is indien een contour van het plaatsgebonden risico (PR) van  $10^{-6}$  per jaar of een geluidcontour van 56 dB(A)  $L_{den}$  buiten het luchthavengebied valt. Indien deze contouren binnen het luchthavengebied vallen dan is sprake van de luchthavenregeling.

### 2.3 Rekenmethodiek

In de Regeling burgerluchthavens (Regeling) is de rekenmethodiek voor geluidberekeningen gegeven (geïmplementeerd in het rekenpakket  $L_{den}$ -tool). De ligging van de plaatsgebonden risicocontouren van  $10^{-6}$  per jaar is berekend met het rekenpakket Gevers.

Verder zijn enkele aanvullende berekeningen gedaan. De helikopter staat namelijk in pandig opgesteld in de aanwezige loods op het terrein. De helikopter wordt, indien sprake is van een vlucht, naar buiten gereden en vervolgens achter de loods opgestart (cq. ten noorden van de loods). Vanaf de loods vliegt de helikopter naar de start- en landingsplaats. Normaliter wordt het geluid vanwege dit taxiën buiten beschouwing gelaten. Op verzoek van het bevoegd gezag is evenwel ook het geluid van het taxiën inzichtelijk gemaakt (met behulp van Geomilieu (V2024)).

## 3 Uitgangspunten

### 3.1 Helikoptertypen

De helikopter die gebruik maakt van de helihaven is een Eurocopter EC 120 Colibri (turbine) met een MTOW van circa 1800 kg. Het betreft een lichte, éénmotorig aangedreven helikopter. De EC 120 valt in categorie 10 conform de Regeling burgerluchthavens.

### 3.2 Ligging helihaven

De ligging van de helihaven in de omgeving is weergegeven in figuur 5.1 en 5.3. De coördinaten van de helihaven in het RD stelsel zijn: x = 169986, y = 462330 en z = hoogte maaiveld.

### 3.3 Aantal bewegingen en verdeling over routes

Volgens opgave van de opdrachtgever gaat het scenario uit van een totaal aantal vliegbewegingen van 750 (375 starts en 375 landingen) per jaar.

De sectorverdeling waarbinnen gevlogen wordt en het aantal vliegbewegingen voor de EC120 is weergegeven in tabel 3.1 (en is vastgesteld in overleg met de opdrachtgever).

t3.1 EC120 – richting met bijbehorende aantallen starts en landingen in aantallen

Richting	Sector	Aantal starts	Aantal landingen
<b>Startrichting</b>			
Noord	340 – 20 graden	103	
Noord-oost	50 – 90 graden	172	
Zuid-oost	135 – 175 graden	100	
<b>Landingsrichting</b>			
Zuid	160 – 200 graden		103
Zuid-west	230 – 270 graden		172
Noord-west	315 – 355 graden		100
<b>Totaal</b>		<b>375</b>	<b>375</b>

Voor de verdeling over de dag en avond is uitgegaan van 85% van de vluchten in de dagperiode en 15% in de avondperiode. De berekeningen zijn uitgevoerd inclusief meteotoeslag van 20%.

## 3.4 Taxiën

Het geluid vanwege taxiën van en naar het start- en landingspunt kan niet worden berekend met de  $L_{den}$ -tool en is derhalve separaat behandeld.

Verondersteld is dat de helikopter na elke vlucht wordt geplaatst in de op het terrein aanwezige loods. Op basis hiervan is uitgegaan is van 750 keer taxiën (375 van de loods naar het startpunt en 375 keer van het landingspunt naar de loods) per jaar. Voor de verdeling over de dag en avond is uitgegaan van 85% van de vluchten in de dagperiode en 15% in de avondperiode, hetgeen 638 en 113 vliegbewegingen (taxiën) geeft in respectievelijk de dag en in de avond. Door de opdrachtgever is aangegeven dat de duur van een taxivlucht ten hoogste circa 10 seconden bedraagt.

## 4 Metingen

Door Peutz is d.d. 19 september 2022 de locatie bezocht en zijn ter plaatse geluidmetingen uitgevoerd.

De metingen werden uitgevoerd met behulp van de volgende instrumenten:

- Precision Sound Level Meter, fabrikaat Brüel & Kjær, type 2250 met microfoon, fabrikaat Brüel & Kjær, type 4188, met windbol;
- Akoestische ijkbron, fabrikaat Brüel & Kjær, type 4231.

In het laboratorium werden de metingen geanalyseerd met behulp van:

- Analyse software Spectralyzer, door Peutz, versie 3.7.2.

Tijdens de meting vloog de helikopter op een afstand van circa 90 à 100 meter in de horizontale richting en op een hoogte van 133 meter (400 ft). De meting is uitgevoerd op een afstand van 10 meter hoog. De kortste afstand van de helikopter tot de microfoon is derhalve circa 150 meter.

Het gemeten geluidsignaal tijdens de passage van de helikopter is opgedeeld in delen van één seconde. Van elk deel is het equivalente geluidniveau  $L_{Aeq}$  bepaald. De hoogste equivalente geluidniveau bedroeg 73 dB(A).

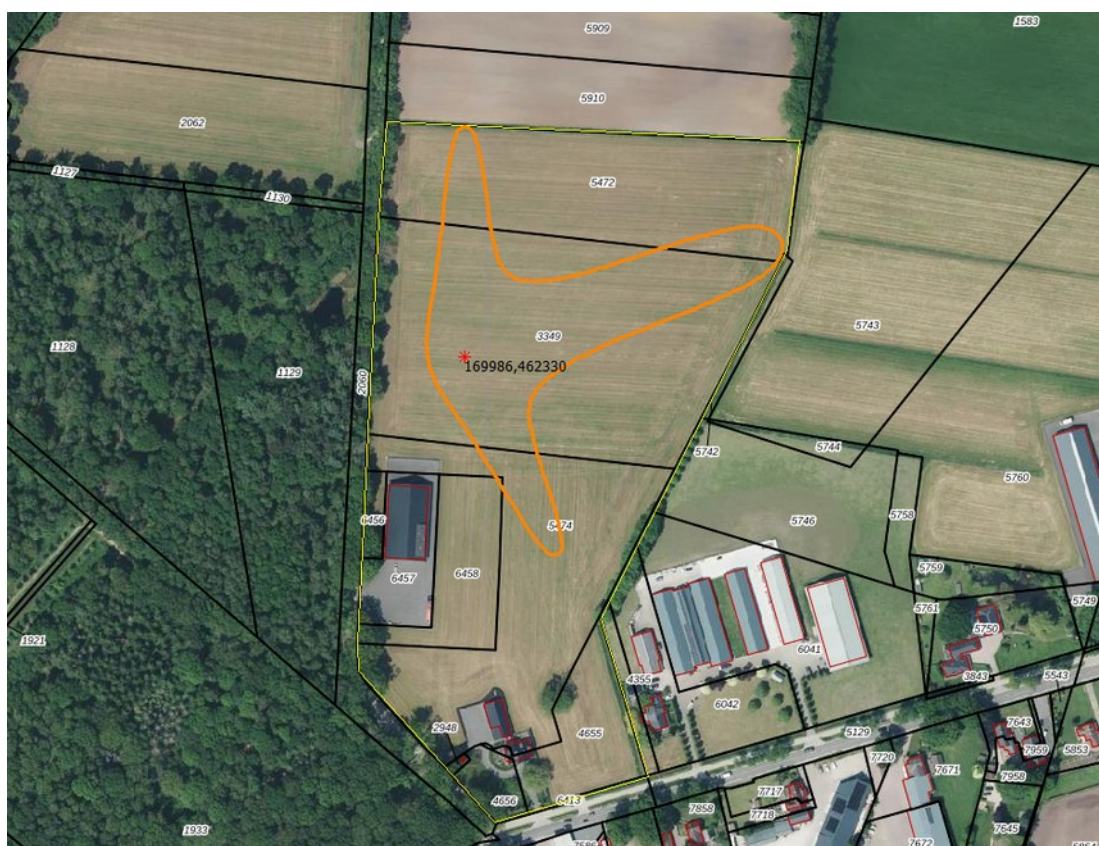
De imissierelevante bronsterkte ( $L_{WR}$ ) is berekend volgens de methode II.2 van de Omgevingsregeling Bijlage IVh. Op basis van de berekening is een geluidbronsterkte van 129 dB(A) vastgesteld. Het meetresultaat en de volledige berekening uitgesplitst per octaafband is te vinden in bijlage 2.

## 5 Rekenresultaten

### 5.1 Geluidcontour

In figuur 5.1 is de  $L_{den}$ -contour van 56 dB(A) weergegeven bij 750 vliegbewegingen per jaar met een EC120.

f5.1 Contour 56 dB



Op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 3.4 en hoofdstuk 4 zijn enkele aanvullende berekeningen gedaan ten aanzien van het taxiën met de helikopter.

Het geluid vanwege taxiën van en naar het start- en landingspunt kan niet worden berekend met de  $L_{den}$ -tool en is derhalve berekend met behulp van Geomilieu. Om een indruk te geven van het geluid vanwege taxiën is de  $L_{den}$ -contour van 56 dB(A) vanwege taxiën separaat weergegeven in figuur 5.2.







Berekeningsrapportage

Versie 4.41

Project Informatie

Project: [REDACTED]

Projecttype: Analysis

Lden rapporteren en update: 3.4.0.0105 Update 105

Berekeningsmodule: 3.0 build 20240131

Helihaven: STEE

Beschrijving: [REDACTED]

Hoogte heliplatform (t.o.v. maaiveld): 0.0 meter

Tijdsperiode Prognose: 1-1-2022 t/m 31-12-2022

Datum/tijd berekening: 2-10-2024 15:35:54

Netwerk

Ondergrens: 168730,461080

Bovengrens: 171230,463580

Maaswijdte: 10 meter

In berekening toegepaste Appendices

Prognose verkeer	Geldig vanaf	Invoerbestand	Appcombi invoer (base + ext)
Indeling		AirCat11	-
Groot + klein IFR		AppGH_v13.4	-
Helikopter		AppGH_v13.4	-
Klein VFR		App_v13.1	-



**Tabel 1: Vullingsgraad (handhavings)punten (ZOG t.o.v. MTG).**

Punt	X-coörd	Y-coörd	MTG	ZOG	FGB	%
HH_1	170.079	462.364	-	59,26	-	-
HH_2	170.028	462.239	-	57,03	-	-
HH_3	169.986	462.430	-	57,25	-	-

MTG = Maximaal Toelaatbare Geluidbelasting

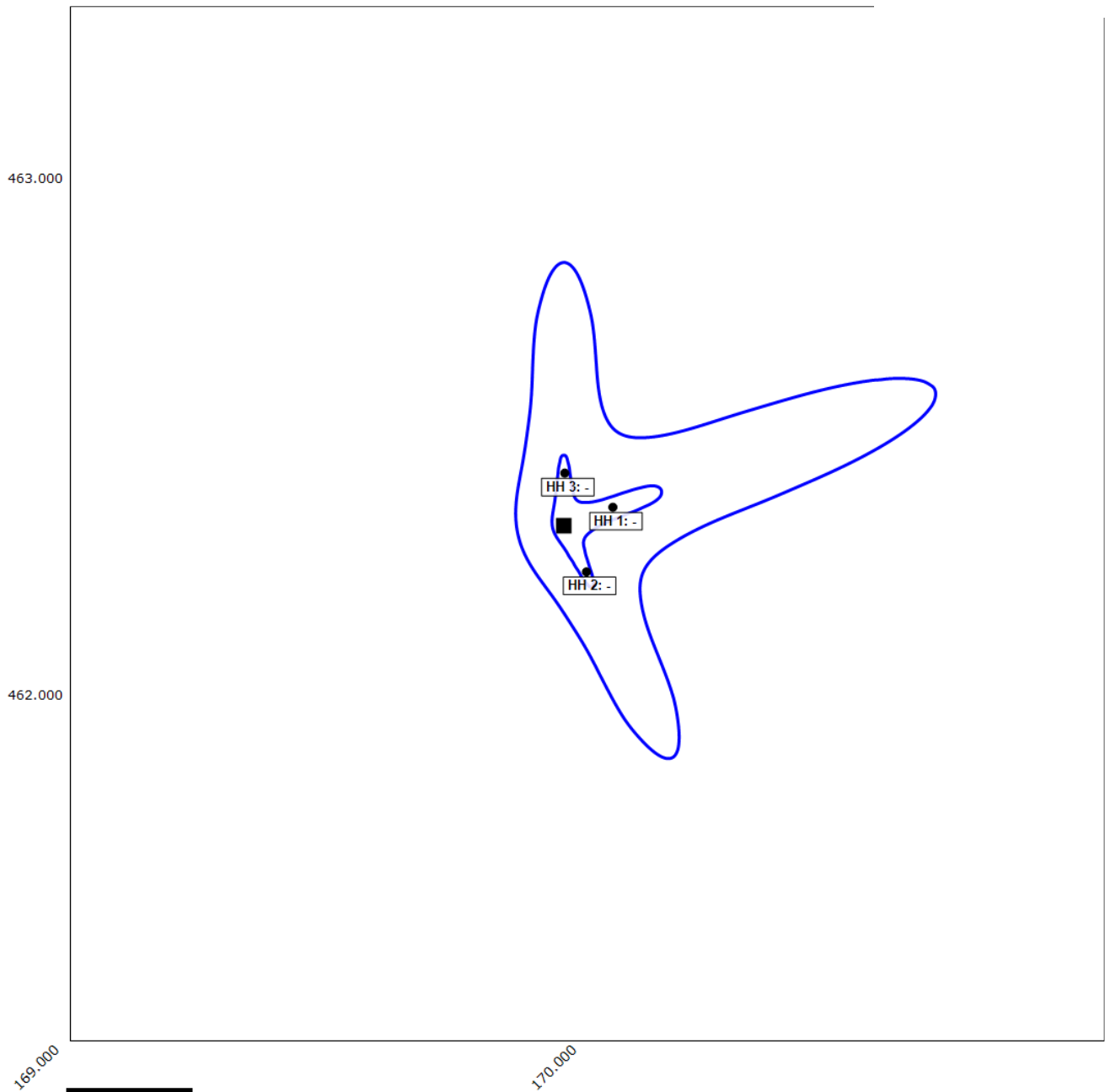
ZOG = Zich Ontwikkellende Geluidbelasting

FGB = Feitelijke Geluidbelasting

% = Verhouding Hindersommen ZOG tov MTG

**Tabel 1a: Ligging punten ten opzichte van box.**

Deze tabel is alleen van toepassing op berekeningen waarbij radartracks worden gebruikt.
--



Vliegveld: [REDACTED]  
Type project: Analyseproject  
Prognose: 01-01-2022 - 31-12-2022  
Berekend: 15:35:54 02-10-2024

**Contouren**

- 48.00-LDEN 23.93 ha
- 56.00-LDEN 1.58 ha

**Handhavingspunten**

- Geen overschrijding
- Dreigende overschrijding
- Overschrijding
- Geen grenswaarde

**Tabel 2: Aantallen per soort verkeer en per vliegtuigcategorie.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Vliegtuigcategorie	Actueel	Prognose	Totaal
Helikopter	010	0	900	900
Totaal		0	900	900

**Tabel 3: Percentage bewegingen per soort verkeer per baan.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Baan	Actueel %	Prognose %	Totaal %
Helikopter	07	0,0	22,9	22,9
	16	0,0	13,3	13,3
	18	0,0	13,8	13,8
	25	0,0	22,9	22,9
	34	0,0	13,3	13,3
	36	0,0	13,8	13,8
Totaal		0,0	100,0	100,0

**Tabel 3a: Percentage bewegingen, inclusief meteotoeslag, per soort verkeer per baan.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor prognose verkeer met meteotoeslag.

**Tabel 3b: Meteotoeslag per soort verkeer en per baan.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor prognose verkeer met meteotoeslag.

Tabel 4: Aantal bewegingen per etmaalperiode.  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Vluchttype	Actueel				Prognose				Totaal
		Dag	Avond	Nacht	Totaal	Dag	Avond	Nacht	Totaal	
Helikopter	Landen	0	0	0	0	383	68	0	450	450
	Starten	0	0	0	0	383	68	0	450	450
Totaal		0	0	0	0	765	135	0	900	900

**Tabel 5: Aantallen per soort verkeer en per vluchtsoortcode.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Vluchtsoortcode	Actueel	Prognose	Totaal
Helikopter	21 - Zakenvlucht	0	900	900
Totaal		0	900	900

**Tabel 6: Overzicht verwerkte verkeersgegevens.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Vliegtuigtype	Actueel		Prognose		Totaal
		te verwerken	niet te verwerken*	te verwerken	niet te verwerken*	
Helikopter	Turbine	0	0	900	0	900
Totaal		0	0	900	0	900

Opmerking\*: niet te verwerken verkeer wordt meegenomen in de correctiefactor, zie tabel 8.

**Tabel 7: Verdeling over categorie-indelingsmethode.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Indelingsmethode	Actueel %	Prognose %	Totaal %
Helikopter	Appendices indeling	0,0	100,0	100,0
Totaal		0,0	100,0	100,0

**Tabel 8: Verkeersaantallen voor bepalen correctiefactor.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Omschrijving	Actueel	Prognose	Totaal
Helikopter	In verkeer verwerkt	0	900	900
Totaal		0	900	900
Eindtotaal				900

**Tabel 8a: Nadere informatie correctiefactor.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	In correctiefactor %	Bewegingen t.o.v. totaal %
Helikopter	0,0	0,0



**Tabel 9: Aantal bewegingen quotum verkeer**

Deze tabel is alleen van toepassing voor luchthavens waarvoor quotum definities zijn vastgelegd.

**Tabel 9a: Nadere gegevens met bewegingen quotum verkeer (bij overschrijding).**

Deze tabel is alleen van toepassing voor luchthavens waar quota gelden.

**Tabel 10: Percentage actueel verkeer berekend met radartracks en modelroutes.**

(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor actueel verkeer.
---

Tabel 11: Verdeling van starts per afstandsklasse (alleen berekend verkeer)  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Soort verkeer	Actueel				Prognose				Totaal
	klasse 0	klasse 1	klasse 2	klasse 3	klasse 0	klasse 1	klasse 2	klasse 3	
Helikopter	0	0	0	0	450	0	0	0	450
Totaal	0	0	0	0	450	0	0	0	450

**Tabel 12: Overzicht verwerkte/niet-verwerkte bewegingen (alleen actueel verkeer).**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor actueel verkeer.
---

**Tabel 12a: Vliegtuigen met onbekende typeaanduiding.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor actueel verkeer.
---

**Tabel 12b: Traffic met onbekende baan.**  
(In deze tabel is uitsluitend verkeer opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de berekening.)

Deze tabel is alleen van toepassing voor actueel verkeer.
---

## Bijlage 1

### Invoertabellen voor prognoseverkeer in analyseproject

Prognosebestand: prognose.dbf

Verkeersbeschrijving: traffic.dbf

Vliegtuigtypes: System/AirCat11.dbf

Luchthavens en Luchthavenafstanden: System/Airpor03.dbf

Vliegtuigregistraties: System/AirRegC3.dbf

Luchtvaartmaatschappijen: System/Airlin00.dbf

Vluchtsoortcodes: Data/FliCod00.dbf

Etmaalweegfactoren: System/Penalt00.dbf

Banen: Data/Runway00.dbf

SIDs: Data/SID\_EE00.dbf

SID/STAR routenamen:

Vluchttypes voor quotum:

Militaire registraties: System/MilReg03.dbf

Handhavingspunten: Data/hh\_00.dbf

#### Appendices

Appendices Versie: System/AppVer00.dbf

Verkeerscategorieën: Data/TRC\_EE00.dbf

Vlucht Categorie Conversie: Data/FltCat00.dbf

Vlucht Procedures heli en groot: Data/OHG\_EE01.dbf

Geluidcertificatie: System/Certif00.dbf

#### Klein Verkeer

Appendices Categorieën: Data/App\_v13.1/CATDEF.dbf

Appendices Geluidscategorieën: Data/App\_v13.1/CATNOISE.dbf

Appendices Procedures: Data/App\_v13.1/PROFDEF.dbf

Appendices Procedure Stappen: Data/App\_v13.1/PROFSTEP.dbf

Routes: Data/Routes/RouteS00.dbf

Routeverdeling: Data/PK\_EE00.dbf

#### Heli verkeer

Appendices Categorieën: System/AppGH\_v13.4/CATDEF.dbf

Appendices Geluidscategorieën: System/AppGH\_v13.4/CATNOISE.dbf

Appendices Procedures: System/AppGH\_v13.4/PROFDEF.dbf

Appendices Procedure Stappen: System/AppGH\_v13.4/PROFSTEP.dbf

Routes: Data/Routes/RouteH00.dbf

Routeverdeling: Data/PH\_EE00.dbf

#### Groot verkeer

Appendices Categorieën: System/AppGH\_v13.4/CATDEF.dbf

Appendices Geluidscategorieën: System/AppGH\_v13.4/CATNOISE.dbf

Appendices Procedures: System/AppGH\_v13.4/PROFDEF.dbf

Appendices Procedure Stappen: System/AppGH\_v13.4/PROFSTEP.dbf

Routes: Data/Routes/RouteS00.dbf

Routeverdeling: Data/PG\_EE00.dbf

## Bijlage 2

Deze bijlage is niet van toepassing voor dit project.

Omschrijving:		Geluidmeting									
Meetmethode:		II.2: Geconcentreerde bronnen									
meetafstand (m)		152,4									
	record	Octaafband met middenfrequentie in Hz									
	nr.	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
L <sub>eq</sub> gemeten	2		66,1	61,0	62,6	66,6	67,2	68,3	63,3	53,3	72,9
D <sub>geo</sub>		54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	
D <sub>lucht</sub>		0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,4	0,9	2,9	10,2	
D <sub>bodem</sub>		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
L <sub>WR</sub>		54,7	120,8	115,7	117,4	121,5	122,3	123,9	120,9	118,2	128,9
L <sub>WR (A-gewogen)</sub>		15,3	94,6	99,6	108,8	118,3	122,3	125,1	121,9	117,1	128,9

=====



## **Bijlage 5 Luchthavenregeling**

## Besluit

### Onderwerp

Vaststellen luchthavenregeling voor de luchthaven op het perceel  
Wesselseweg 23 in Barneveld

### Gedeputeerde Staten van Gelderland

Vaststellen luchthavenregeling

### Gedeputeerde Staten van Gelderland

Gelet op artikel 8.64 eerste lid van de Wet luchtvaart

### Besluiten

Vast te stellen de luchthavenregeling voor de luchthaven op het perceel Wesselseweg 23 in Barneveld:

#### Artikel 1. Begrippenlijst

In deze luchthavenregeling wordt verstaan onder:

- a. exploitant: de houder van een luchthavenregeling;
- b. gebruiker: een luchtvaartmaatschappij, alsmede een persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert;
- c. gebruiksjaar: periode van 1 januari tot en met 31 december in hetzelfde kalenderjaar;
- d. luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
- e. luchthavengebied: gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;
- f. luchthavenregeling: regeling als bedoeld in artikel 8.64 van de wet;
- g. regeling: Regeling burgerluchthavens;
- h. Rvgt: Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen;
- i. vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig;
- j. wet: Wet luchtvaart.

#### Artikel 2 Exploitant

De exploitant van de luchthaven is J. van de Steeg, Wesselseweg 23, 3771 PA te Barneveld.

#### Artikel 3 Luchthavengebied

1. Deze luchthavenregeling is van toepassing op de helikopterluchthaven Van de Steeg B.V. gelegen aan de Wesselseweg 23 te Barneveld, gemeente Barneveld, geografische positie 52°8'56.2"N 5°36'22.2"E, zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1).
2. De landingsplaats is gelegen op het verharde gedeelte van perceel kadastraal aangeduid met B 6457, zoals aangegeven op de bij deze luchthavenregeling behorende kaart (bijlage 1).

#### **Artikel 4 Regels voor het gebruik**

1. Van de luchthaven, genoemd in artikel 3, mag uitsluitend gebruik worden gemaakt door de exploitant van de luchthaven en gebruikers, die van de exploitant toestemming hebben op de luchthaven vluchten uit te voeren.
2. Onverminderd de bepalingen uit de Wet luchtvaart, Besluit burgerluchthavens en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, mag de luchthaven uitsluitend worden gebruikt door een Airbus H120 helikopter of door helikopters van een gelijkwaardig type met een bronvermogen, dat gelijk of minder is dan voorgenoemde helikopter.
3. De luchthaven mag alleen in werking zijn tijdens de uniforme daglichtperiode (UDP), zoals voor de betreffende datum is vermeld in de AIS/Luchtvaartgids Nederland, maar niet vóór 7:00 uur en niet ná 22:15 rekening houdend met de UDP.
4. Het gebruik van de luchthaven is beperkt tot 750 vliegbewegingen per gebruiksjaar waarvan maximaal 112 vliegbewegingen per gebruiksjaar mogen plaatsvinden na 19:00 uur.
5. Per dag mogen er niet meer dan 10 vliegbewegingen plaatsvinden.
6. Het opstijgen vindt plaats in de richtingen 070°, 155° en 360°, tenzij de vliegveiligheid anders vereist, met dien verstande dat het opstijgen in de richting 155 beperkt is tot 100 starts per gebruiksjaar.
7. Het landen vindt plaats in de richtingen 180°, 250° en 335°, tenzij de vliegveiligheid anders vereist, met dien verstande dat het landen in de richting 335° beperkt is tot 100 landingen per gebruiksjaar.
8. Op zondagen vinden er geen vliegbewegingen plaats.
9. Er vinden geen Hover- en circuittrainingen plaats uitgevoerd door gebruikers niet zijnde de exploitant.

#### **Artikel 5. Registratie**

1. De exploitant houdt een registratie bij waarin naast de eisen van artikel 22 van de Rvgt ook de volgende gegevens worden geregistreerd:
  - de invlieg- en uitvliegroute van elke vlucht.
2. Bij het gebruik van de luchthaven dient de registratie, bedoeld in het eerste lid, voor een toezichthouder van de provincie Gelderland ter inzage aanwezig te zijn.

#### **Artikel 6. Jaarlijkse rapportage**

1. Binnen 4 weken na afloop van een gebruiksjaar overlegt de exploitant een rapportage aan gedeputeerde staten over de periode van het begin van het gebruiksjaar tot en met het einde van het gebruiksjaar.
2. De jaarlijkse rapportage als bedoeld in het eerste lid bevat in ieder geval de onderwerpen genoemd in artikel 5, eerste lid, en voldoet aan de vereisten zoals gesteld in artikel 13, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens en artikel 22 van de Rvgt.
3. De jaarlijkse rapportage wordt toegezonden aan [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl) onder vermelding van het zaaknummer van de luchthavenregeling.

**Datum**

20 februari 2025

**Zaaknummer**

2023-000334

**Blad**

3 van 9

**Artikel 7 Inwerkingtreding**

Deze luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst en nadat de verklaring als bedoeld in artikel 8.49 van de Wet luchtvaart is verkregen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

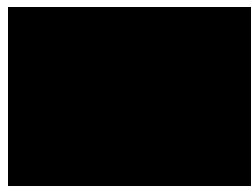
**Artikel 8 Werkingsduur**

1. De luchthavenregeling geldt voor onbepaalde tijd.
2. De luchthavenregeling kan geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken indien:
  - a. de regeling ten gevolge van een onjuiste of onvolledige opgave is verleend;
  - b. niet overeenkomstig de regeling is of wordt gehandeld;
  - c. de aan de regeling verbonden artikelen of beperkingen niet zijn of worden nageleefd.

Gedeputeerde Staten van Gelderland

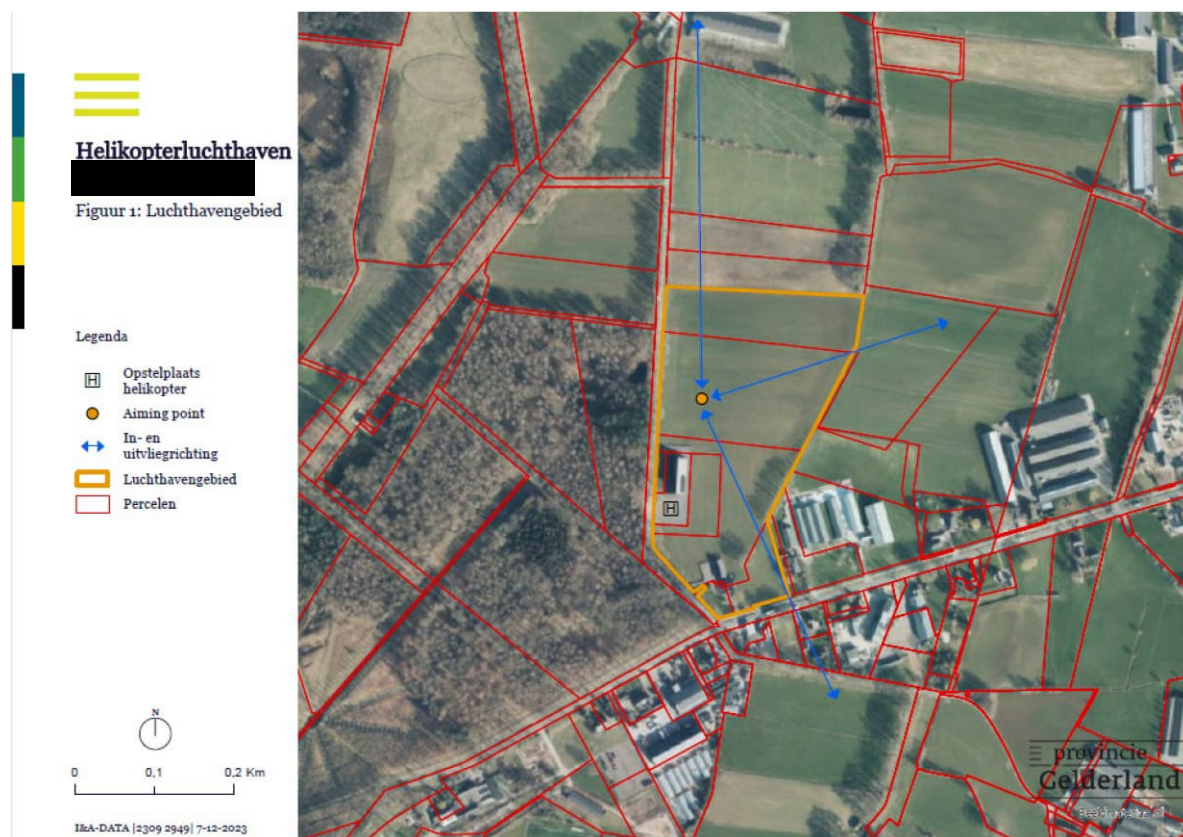


Commissaris van de Koning



Secretaris

## Bijlage 1



## Toelichting

### Algemeen

Deze luchthavenregeling heeft betrekking op de helikopterluchthaven [REDACTED] gelegen aan de Wesselseweg 23 te Barneveld.

[REDACTED] heeft op 8 januari 2023 een aanvraag om een luchthavenregeling ingediend bij de provincie. De aanvraag wordt gedaan voor een helikopterluchthaven voor eigen gebruik en wordt uitsluitend gebruikt voor vervoer ten eigen behoeve of ten behoeve van het bedrijf dat is gelegen aan de Wesselseweg 23 in Barneveld. Het aantal aangevraagde vliegbewegingen is maximaal 750 (375 start- en 375 landingsbewegingen) per jaar met een maximum van 10 vliegbewegingen per dag. De vluchten vinden plaats binnen de uniforme daglichtperiode (tussen het tijdstip van zonsopkomst en dat van zonsondergang). Het landingsrichtpunt (aiming point) van de helikopterluchthaven is gelegen op perceel B 3349 op de Rijksdriehoek coördinaten X=169986 en y=462330, met geografische aanduiding 52°8'56.2"N 5°36'22.2" O. De landingsplaats is gelegen op het verharde gedeelte van perceel kadastraal aangeduid met B 6457, naast de locatie waar de helikopter zal worden gestald zoals aangegeven op een topografische kaart op een schaal van 1:5000.

Voor de helihaven is op 17 januari 2025 (zaaknummer 2025-000079) een TUG-ontheffing verleend voor de duur van één jaar. Deze ontheffing wordt ingetrokken op het moment dat voor de onderhavige locatie een luchthavenregeling in werking is getreden.

Deze luchthavenregeling is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De ontwerp-luchthavenregeling heeft vanaf 1 maart 2024 voor 6 weken ter inzage gelegen. In verband met aanvullende stukken is de inzage termijn verlengd tot 27 september 2024. In totaal zijn 10 zienswijzen op het ontwerp van de luchthavenregeling ontvangen. Deze zijn schriftelijk of per e-mail ingediend. De zienswijzen worden apart beantwoord in de Nota van Beantwoording behorende bij de Luchthavenregeling Wesselseweg 23, Barneveld.

### Wettelijk kader

#### *Wet luchtvaart*

Op grond van de Wet luchtvaart zijn Gedeputeerde Staten bevoegd om een luchthavenregeling (LHR) vast te stellen. Ten aanzien van het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens is het Rijk bevoegd gezag. Alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid zijn een Rijksverantwoordelijkheid, vallend onder de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILenT).

Op de uitvoering van de Wet luchtvaart zijn naast de wet van toepassing het Besluit burgerluchthavens, en de eveneens op die wet gebaseerde ministeriële Regeling burgerluchthavens en Regeling veilig gebruik van luchthavens en andere terreinen.

#### *Verklaring veilig gebruik luchtruim*

De Inspectie Leefomgeving en Transport stelt op basis van de definitieve luchthavenregeling een verklaring op over het veilig gebruik van het luchtruim rond de helikopterhaven. Deze

**Datum**

20 februari 2025

**Zaaknummer**

2023-000334

**Blad**

6 van 9

verklaring wordt door de provincie aangevraagd bij de Inspectie. De luchthavenregeling treedt pas in werking op het moment dat deze verklaring is verleend.

*Provinciaal beleid*

Provinciale staten hebben in 2009 het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland (PS2009-357) vastgesteld. In dit beleid worden drie potentiële locaties vermeld voor helikopterverkeer, maar dat dit niet betekent dat andere initiatieven op voor handhand worden afgewezen. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de noodzaak voor een helikopterhaven op een andere locatie wordt ondersteund door de gemeente (onder meer via het bestemmingsplan).

De provincie heeft sinds 2009 onder meer beleid uitgewerkt voor het reduceren van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstof en voor het versterken van de biodiversiteit. In de omgevingsvisie Gaaf Gelderland is aangegeven dat maatschappelijke ontwikkelingen toenemende druk zetten op de Gelderse leefomgeving. De schaarse ruimte vergt dat keuzes gemaakt worden waarbij de provincie inzet op een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland.

Gelet op deze ontwikkelingen en de inzet van de provincie zal het omgevingsbeleid voor luchtvaart worden geactualiseerd. De beoordeling van de aanvraag voor een luchthavenregeling voor de helikopterhaven is tegen deze achtergrond bezien. Bij de beoordeling wordt een integrale afweging gemaakt van het effect op natuur, beschermde diersoorten, geluid en economie.

**2.Milieueffecten**

Uit het geluidonderzoek en het onderzoek externe veiligheid van Peutz (rapportnummer DA 3152-1-RA-003 d.d. 13 december 2022 en het aanvullende rapport geluid en Ev van Peutz van 14 oktober 2024 (rapportnummer DA 3152-1-RA-005) en de controle berekeningen van Adecs die in opdracht van de provincie zijn uitgevoerd, bevestigen dat de contouren voor geluid en externe veiligheid binnen de grenzen van het luchthavengebied vallen, zodat voor de helikopterhaven een luchthavenregeling kan worden vastgesteld. Daarnaast blijkt uit het aanvullende rapport dat ook de 45 Lden contour niet over de grens van de bebouwde kom van Barneveld komt te liggen. Met het stellen van beperkingen aan het gebruik van de luchthaven zoals het tijdstip waarop en de richting waarin gevlogen mag worden gevlogen, het aantal vliegbewegingen dat mag worden uitgevoerd en het te gebruiken type helikopter wordt voorkomen dat de relevante 56 dB Lden (jaargemiddelde geluidbelasting) contour zich buiten het luchthavengebied manifesteert.

Op basis van artikel 8.64, tweede en zesde lid, van de Wet luchtvaart, is het opnemen van een of meer grenswaarden respectievelijk van regels die noodzakelijk zijn met het oog op de lokale luchtverontreiniging niet voorgeschreven.

De wetgeving rond de milieueffectrapportage (mer, ook wel m.e.r.) is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Daarnaast zijn in bijlage V bij het Omgevingsbesluit de mer-plichtige en de mer-beoordelingsplichtige gevallen opgenomen en de daarvoor benodigde besluiten. Luchtvaartactiviteiten worden wel genoemd in bijlage V, maar deze gelden alleen voor een luchthavenbesluit. Er geldt voor deze luchthaven met een luchthavenregeling dan ook geen m.e.r.plicht of –beoordelingsplicht.

### 3. Natuurbescherming

#### *Flora- en fauna-activiteit (Soortenbescherming)*

Ter bescherming van soorten die van belang zijn voor Nederland en Europa zijn soorten aangewezen in de Vogel- en Habitatrichtlijn. Daarnaast zijn andere beschermde soorten aangewezen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

In onder meer de artikelen 11.37, 11.46 en 11.54 van het Bal zijn vergunningplichtige gevallen aangewezen ten aanzien van de beschermde soorten, zoals het opzettelijk verstoren van beschermde dier- en vogelsoorten, het beschadigen of vernielen van nesten, voortplantings- en rustplaatsen van deze soorten en het vernielen van beschermde plantensoorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning deze handelingen te verrichten.

Het terrein is gelegen in een open agrarisch landschap naast landgoed Schaffelaar. Vooral in het broedseizoen kan er sprake zijn van verstoring. Starten en landen in het broedseizoen, bij aanwezigheid van nesten, is een overtreding van de natuurbeschermingsregels. Dit dient te worden voorkomen. Indien sprake is van overtreding van de natuurbeschermingsregels uit de Omgevingswet, dan kan geen gebruik worden gemaakt van de luchthavenregeling.

#### *Zorgplicht flora- en fauna-activiteit*

Wij willen u er op wijzen dat u in alle gevallen te maken heeft met de zorgplicht voor in het wild levende dieren, zoals verwoord in artikel 11.27 van het Bal. Op grond daarvan moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de natuur te voorkomen. Als het niet mogelijk is om nadelige gevolgen te voorkomen, moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de natuur te beperken. Artikel 11.27 van het Bal geeft ook aan waaruit de specifieke zorgplicht in ieder geval bestaat, zoals controleren of bepaalde soorten voorkomen op de locatie waar de activiteit wordt verricht.

Het starten en landen met een helikopter kan kortstondig overlast veroorzaken. De exploitant zal zich ervan moeten vergewissen dat er op het luchthavengebied en de belendende percelen geen beschermde soorten aanwezig zijn, zoals broedende vogels.

#### *Natura 2000-activiteit (Gebiedsbescherming)*

Activiteiten die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significant versturende gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, zijn vergunningplichtig.

Het luchthavengebied is niet gelegen in een Natura 2000-gebied en het dichtst bijzijnde Natura 2000-gebied 'Veluwe' ligt met 5,3 kilometer op voldoende afstand van de luchthaven. Er zijn dan ook geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden te verwachten, te meer nu het realiseren van de (nieuwe) helihaven aan de Wesselseweg 23 te Barneveld gekoppeld is aan het opheffen van de bestaande helihaven van JAKO Landbouwmachines B.V. aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek. Die laatste helihaven is dichterbij het Natura 2000-gebied Veluwe gelegen (690 meter) dan de helihaven aan



de Wesselseweg 23 (5.300 meter). Daarnaast ligt het maximum aantal vliegbewegingen op de nieuwe locatie veel lager dan bij de oude locatie. Er is sprake van een lagere stikstofdepositie en minder overige effecten dan in de te beëindigen situatie waardoor er geen sprake is van verslechtering van de effecten op de doelstellingen van de Veluwe.

#### *Zorgplicht Natura 2000-activiteit*

Wij willen u er op wijzen dat u in alle gevallen te maken heeft met de zorgplicht voor Natura 2000-gebieden en bijzondere nationale natuurgebieden, zoals verwoord in artikel 11.6 van het Bal. Op grond daarvan moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de natuur te voorkomen. Als het niet mogelijk is om nadelige gevolgen te voorkomen, moeten alle maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de natuur te beperken. Artikel 11.6 Bal geeft ook aan waaruit de specifieke zorgplicht in ieder geval bestaat, zoals kennisnemen van de informatie in het aanwijzingsbesluit van het Natura 2000-gebied over de leefgebieden voor vogelsoorten, natuurlijke habitats en habitats van soorten waarvoor het gebied is aangewezen en de daarvoor geldende instandhoudingsdoelstellingen.

#### **4. Ruimtelijke Ordening**

De aanvraag is getoetst aan het provinciale beleid en voldoet daaraan. Op grond van het Omgevingsbeleid Luchtvaartterreinen Gelderland is een helihaven toegestaan wanneer de gemeente daarmee instemt. Er is overleg met de gemeente geweest over de aangevraagde luchthaven op de betreffende percelen. In de brief van 14 augustus 2018 (kenmerk 1085415) heeft de gemeente Barneveld aan de heer [REDACTED] meegedeeld positief te staan tegenover het verzoek, mits de helihaven aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek wordt opgeheven en de helihaven op de nieuwe locatie voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De aanvrager is met de eigenaar van de helihaven aan de Oude Garderenseweg 5 in Kootwijkerbroek overeengekomen dat deze helihaven wordt beëindigd zodra de luchthavenregeling is vastgesteld. De aanvraag voldoet hiermee aan het provinciale beleid.

Een luchthavenregeling bevat overigens geen regels voor de ruimtelijke indeling van het gebied rond een luchthaven. Strijdigheid met een omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan), is geen reden om een luchthavenregeling te weigeren.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1.**

In dit artikel staat een aantal begripsbepalingen. Voor niet vermelde begrippen geldt het begrippenkader uit de van toepassing zijnde wet- en regelgeving, zoals de Wet luchtvaart en de Wet ruimtelijke ordening.

### **Artikel 2.**

Hierin is vastgelegd wie de exploitant is van de helikopterluchthaven.

### **Artikel 3.**

Dit artikel beschrijft de ligging van de helihaven en de landingsplaats waarop de luchthavenregeling van toepassing is. Er wordt verwezen naar de kaart waarop het luchthavengebied is weergegeven.

### **Artikel 4.**

In dit artikel is geregeld wie van de regeling gebruik mag maken en onder welke voorwaarden van de regeling gebruik mag worden gemaakt waaronder de begrenzing van het aantal starts en landingen. Hiermee wordt bevorderd dat de plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar en de 56 dB(A) Lden geluidscontour zich niet uitstrekt tot buiten de terreingrenzen. Dit is nodig om te voldoen aan het criterium op grond waarvan een luchthavenregeling kan worden opgesteld. Verder regelt dit artikel het soort verkeer dat wordt toegestaan op de helikopterhaven en de in- en uitvliegrichtingen die door gebruikers moeten worden aangehouden.

### **Artikel 5.**

In dit artikel is aanvullend op de Rvgt een registratieverplichting opgenomen voor de invlieg- en uitvliegroute van elke vlucht.

### **Artikel 6.**

Dit artikel regelt de rapportageverplichting van de exploitant aan Gedeputeerde Staten.

### **Artikel 7.**

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van dit besluit. Verder staat hierin de werkingsduur van de luchthavenregeling en de voorwaarden waaronder het besluit geheel of gedeeltelijk kan worden ingetrokken.

## **Bijlage 6   publicatie ILT**



# beschikking

---

Datum 2 april 2025  
Nummer ILT-2025/1327  
Betreft Verklaring veilig gebruik luchtruim Helikopterluchthaven  
[REDACTED]

---

**ILT**  
Afdeling Vergunningverlening  
Rail en Luchtvaart  
Team Luchthavens en  
Luchtruim

Kingsfordweg 1  
Amsterdam Sloterdijk  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag

**Contactpersoon**  
R.H.L. Koning  
Senior inspecteur

T: (06) 29 69 03 83  
E: Ruben.koning@ilent.nl

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelezen de aanvraag van de Provincie Gelderland, ontvangen op 19 februari 2025, contactpersoon Evert Abbas, e-mail: [e.abbas@gelderland.nl](mailto:e.abbas@gelderland.nl), voor een Verklaring veilig gebruik luchtruim voor Helikopterluchthaven [REDACTED], gelegen te Wesselseweg 23, 3771PA, Barneveld;

**Datum**  
2 april 2025

**Kenmerk**  
ILT-2025/1327 /  
LV\_ATM\_2025\_10010

### Gezien:

de Luchthavenregeling voor de luchthaven op het perceel van Wesselseweg 23 in Barneveld;

### Overwegende dat:

- het besluit van Gedupeteerde Staten van Gelderland van 21 januari 2025, nr. 2023-000334, tot vaststellen van de Luchthavenregeling voor de luchthaven op het perceel Wesselseweg 23 in Barneveld, die volgens artikel 8.64, zesde lid, van de Wet luchtvaart niet in werking treedt dan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd;
- bij de afgifte van deze Verklaring veilig gebruik luchtruim de omstandigheden voor het gebruik van het luchtruim boven en in de directe omgeving niet zijn gewijzigd.

Gelet op artikel 8.49, eerste lid, jo. Artikel 8.64, zesde lid, van de Wet luchtvaart;

**Besluit:****Artikel 1**

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat verklaart dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer, zoals opgenomen in de Luchthavenregeling voor de luchthaven op het perceel Wesselseweg 23 in Barneveld, is gewaarborgd op grond van de door de provincie aangeleverde informatie die is beoordeeld op technisch-operationele veiligheidscriteria, voortvloeiende uit nationale luchtvaartwet- en regelgeving.

**ILT**

Afdeling Vergunningverlening  
Rail en Luchtvaart  
Team Luchthavens en  
Luchtruim

**Datum**

2 april 2025

**Artikel 2**

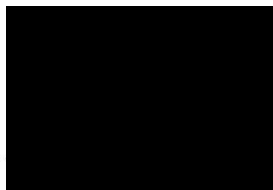
Aan deze verklaring zijn de volgende voorschriften en beperkingen verbonden:

- a) iedere operationele wijziging, zoals een nieuwe luchtvaartactiviteit vanaf deze of andere luchthavens of wijziging in ruimtelijke ordening, zoals het plaatsen van obstakels in de omgeving, die een veilige vluchttuitvoering negatief beïnvloedt, betekent een wijziging van de uitgangspunten waarop deze verklaring is gebaseerd en leidt tot ongeldigheid van deze verklaring;
- b) het operationeel gebruik van de luchthaven is pas dan weer toegestaan nadat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opnieuw heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim is gewaarborgd;
- c) de luchthavenexploitant en de provincie zijn verantwoordelijk voor het signaleren en melden van gewijzigde omstandigheden.

**Artikel 3**

Deze beschikking treedt in werking met ingang van de dag na publicatie in de Staatscourant en geldt, behoudens intrekking op grond van artikel 2, onderdeel a, voor onbepaalde tijd.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,





*Senior Inspecteur*

## Bezwaarmogelijkheid

Indien u het niet eens bent met deze beslissing, kunt u hiertegen op grond van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de datum waarop deze beslissing is verzonden, schriftelijk bezwaar aantekenen.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar.

Tevens ontvangen wij graag uw telefoonnummer dan wel e-mailadres.

Het bezwaarschrift kunt u richten aan:

Inspectie Leefomgeving en Transport

Afdeling Juridische zaken

Postbus 16191

2500 BD DEN HAAG

U kunt uw bezwaarschrift ook per e-mail verzenden aan: [bezwarenilt@ilent.nl](mailto:bezwarenilt@ilent.nl)

## Afschrifthouders

Deze beschikking wordt in de vorm van een PDF-file gezonden aan:

- Militaire Luchtvaart Autoriteit per e-mail: [MLA@mindef.nl](mailto:MLA@mindef.nl);
- Luchtverkeersleiding Nederland per e-mail: [atmprocedureservices@lvnl.nl](mailto:atmprocedureservices@lvnl.nl);
- Voor publicatie in AIP, AIS Netherlands per e-mail: [AIS\\_Redactie@lvnl.nl](mailto:AIS_Redactie@lvnl.nl);
- De aanvrager per e-mail: [e.abbas@gelderland.nl](mailto:e.abbas@gelderland.nl).

## ILT

Afdeling Vergunningverlening  
Rail en Luchtvaart  
Team Luchthavens en  
Luchtruim

## Datum

2 april 2025

## **Toelichting**

Volgens Artikel 8.1a, derde lid, van de Wet luchtvaart is het in gebruik nemen van een luchthaven niet toegestaan als er geen luchthavenbesluit of luchthavenregeling vast is gesteld. Helikopterluchthaven Van de Steeg B.V. valt onder het bevoegd gezag van de Gedeputeerde Staten van Gelderland. De Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft een luchthavenregeling vastgesteld. Artikel 8.49, tweede lid van de Wet luchtvaart stelt dat een luchthavenbesluit of luchthavenregeling niet van kracht is totdat de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft verklaard dat het veilig gebruik van het luchtruim door het luchthavenluchtverkeer is gewaarborgd. Deze Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim (VVGL) geeft hier invulling aan.

De Helikopterluchthaven Van de Steeg B.V. is gevestigd aan de Wesselseweg 23 in de gemeente Barneveld. De luchthaven heeft de volgende gedefinieerde vliegrichtingen, volgens de luchthavenregeling:

Invliegrichtingen

- 070°
- 155° (beperkt tot maximaal 100 starts per gebruiksjaar)
- 360°

Uitvliegrichtingen

- 250°
- 335° (beperkt tot maximaal 100 landingen per gebruiksjaar)
- 180°

Momenteel beschikt de luchthaven over een TUG-ontheffing (Tijdelijk Uitzonderlijk Gebruik), die het mogelijk maakt een locatie tijdelijk als opstijgplaats te gebruiken. Deze ontheffing is echter geen structurele oplossing voor reguliere helikopteroperaties.

De voorgestelde luchthavenregeling beoogt een permanente en gestructureerde oplossing te bieden voor de operationele behoefte van helikopteractiviteiten op deze locatie. Hiermee wordt voorzien in een formeel juridisch kader voor de luchthavenactiviteiten.

Bij wijziging van de luchthavenregeling moet opnieuw een VVGL worden afgegeven door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

## **ILT**

Afdeling Vergunningverlening  
Rail en Luchtvaart  
Team Luchthavens en  
Luchtruim

## **Datum**

2 april 2025

