

Ruimtelijke Onderbouwing

Aeroclub Kennemerland motorveld
Boekelerweg
Gemeente Schermer

Unit Vergunningen en Subsidies

Gevaarmerkt als behorende bij besluit

van
B. en W.
de Raad

d.d. 16-12-14 No. 17

Mij bekend,
De Gemeentesecretaris van
Schermer,



10-12-2014

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De modelvliegvereniging Aeroclub Kennemerland maakte tot eind 2011 gebruik van een vliegtrein in de Schermer, op het land van de familie Michielen, Noordervaart 26. Per 1 januari 2012 is de huur van dit terrein opgezegd. De Aeroclub heeft een nieuwe locatie gevonden bij de familie Vaalburg, Zuidervaart 131 in Zuidschermer en heeft haar activiteiten daarom verplaatst naar een stuk land aan de Boekelerweg (zie afbeelding 1).

Omdat het gebruik van het veld door de Aeroclub niet binnen het bestemmingsplan past is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het oprichten van een inrichting ten behoeve van een modelvliegveld, het plaatsen van een container, vlaggenmast en erfafscheiding.

In dit document wordt een ruimtelijke onderbouwing gegeven op basis waarvan medewerking aan de activiteit handelen in strijd met het bestemmingsplan kan worden verleend.

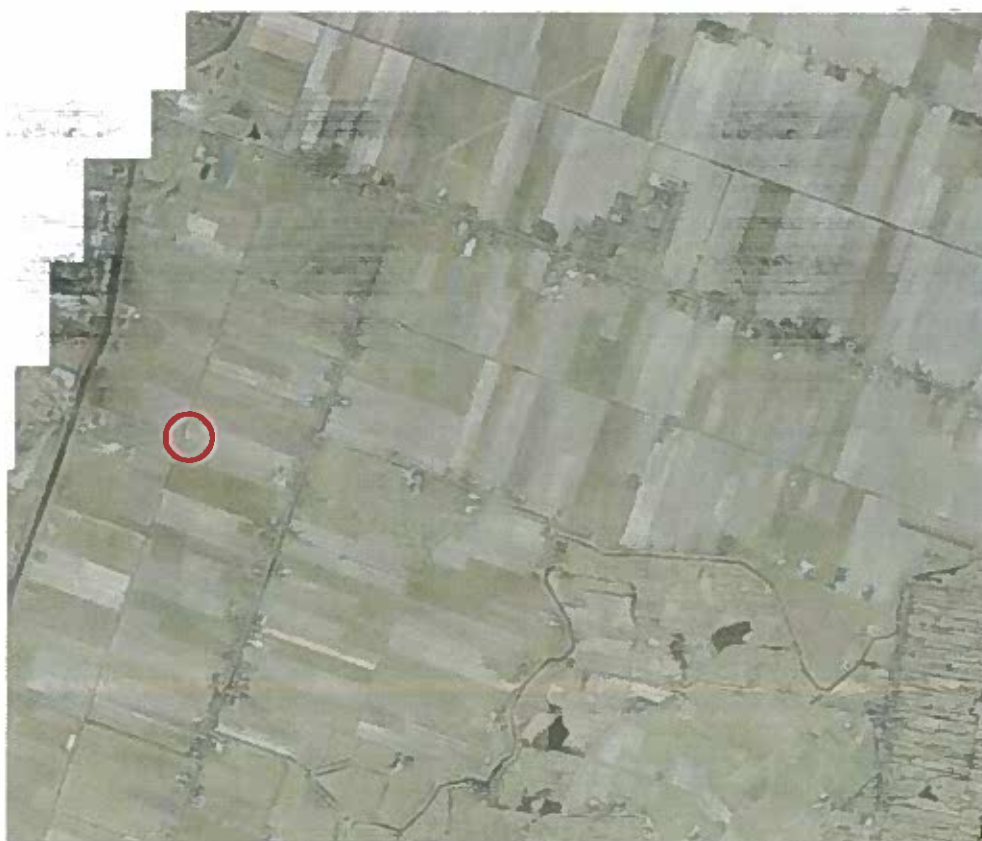
De ruimtelijke onderbouwing geeft aan waarom de beoogde ontwikkeling past binnen het gebied. Er wordt nader ingegaan op de wijze waarop het initiatief aansluit op de plaatselijke situatie en het beleid dat de gemeente voorstaat. Tevens worden de (stedenbouwkundige) richtlijnen en randvoorwaarden verwoord.

1.2 Doel

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing biedt een onderbouwing voor de voorgenomen omgevingsvergunning voor het gebruik van het perceel als modelvliegveld, het plaatsen van een container, vlaggenmast en erfafscheiding.

1.3 Locatie

De locatie van het modelvliegveld ligt ten noord-westen van Zuidschermer, langs de Boekelerweg, op een gedeelte van het perceel kadastraal aangeduid als gemeente Schermer sectie A, nummer 181.



Figuur 1.1: Ligging van het modelvliegveld in de omgeving



Figuur 1.2: locatie motorveld Aeroclub Kennemerland

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Op het perceel is bestemmingsplan Landelijk Gebied 2014 van toepassing. Dit bestemmingsplan is op 30 september 2014 door de gemeenteraad van Schermer vastgesteld.

1.4.1 Bestemmingsplan Landelijk Gebied 2014

Het perceel heeft in ontwerp bestemmingsplan Landelijk Gebied 2014 de bestemming 'Agrarisch met waarden – Cultuurhistorie' en de dubbelbestemming 'Archeologie'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor agrarisch gebruik, met daaraan ondergeschikt extensief dagrecreatief medegebruik. Tot een strijdig gebruik met de bestemming wordt in ieder geval begrepen, tenzij anders bepaald, het gebruik van de gronden als vliegveld en landingsplaats (artikel 30.1 sub i) en voor het beoefenen van de (model)vliegtuigsport (artikel 30.1 sub j). Binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden – Cultuurhistorie' is niet bepaald dat het gebruik van gronden als vliegveld en landingsplaats is toegestaan, evenals het beoefenen van de (model)vliegtuigsport.



Figuur 1.3: Uitsnede bestemmingsplan Landelijk Gebied 2014

Het gebruik van gronden met deze bestemming als vliegveld en landingsplaats en het beoefenen van de modelvliegtuigsport wordt in ieder geval tot een strijdig gebruik met de bestemming gerekend (artikel 2.2.4 van het bestemmingsplan).

Buiten het agrarische bebouwingsvlak mogen alleen erf- of terreinafscheidingen worden gebouwd, tot een hoogte van 1,25 meter, waardoor het plaatsen van de container en de windvaan eveneens in strijd met het bestemmingsplan is.

1.4.2. *Conclusie*

Voor de realisatie van het plan is het nodig een afwijkingsprocedure te doorlopen. Omdat het bestemmingsplan geen mogelijkheden kent voor een binnenplanse afwijking en het plan ook niet voorkomt in de kruimellijst uit artikel 4 Bor, is gekozen voor een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing (ORO).

2. Het plan

2.1 Bestaande situatie

Het motorveld, kadastraal aangeduid als gemeente Schermer, sectie A nummer 181, ligt midden in de polder. Ten westen van het perceel ligt een meetstation van de gasunie en een leidingtracé.



Figuur 2.1: bestaande situatie

2.2 Omschrijving plan

De Aeroclub Kennemerland is de modelvliegvereniging voor Alkmaar en omgeving. De club heeft circa 50 actieve leden. Sinds 1989 wordt er gevlogen op een veld in de Schermer. De club is aangesloten bij de Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart en vliegt volgens het KNVvL basis veiligheidsreglement. Dit houdt in dat op het veld alleen zelfstandig gevlogen mag worden met een brevet van de KNVvL en een technische keuring van de modellen.

Het vliegen zelf gebeurt radiografisch vanaf het modelvliegveld. Daarvoor is een goed zicht op het model essentieel. In de praktijk is de afstand waarop wordt gevlogen beperkt. Er wordt niet veel meer dan op een afstand van 200 meter van het veld gevlogen, op een hoogte van maximaal 200 meter (de wettelijk toegestane hoogte is 300 meter).

Er wordt voornamelijk gevlogen met elektrisch aangedreven motormodellen, electrozwevers en zwevers.

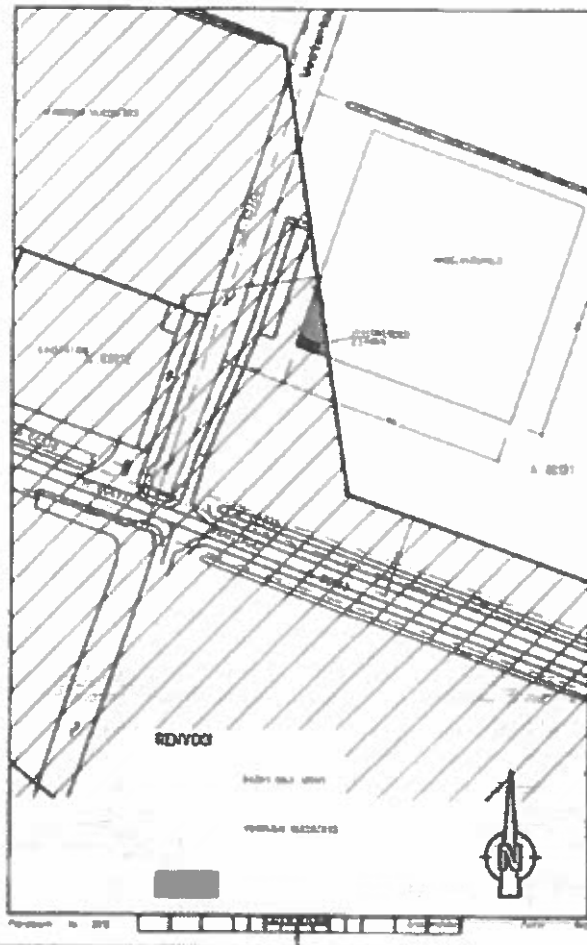
Volgens de terreinregels van de modelvliegclub mag er elke dag gevlogen worden tussen 9.00 uur en zonsondergang, maar uiterlijk tot 22.00 uur. Voor evenementen, zoals open dagen of gezamenlijke vliegactiviteiten met clubs uit de regio, zal apart ontheffing worden aangevraagd bij de gemeente. De vereniging heeft de beschikking over een 12 volt elektrische installatie met zonnepanelen.

Het modelvliegveld omvat niet meer dan een grasveld van ongeveer 0,5 hectare (70 bij 70 meter).

De vlaggenmast met windvaan wordt geplaatst in het kader van de vliegveiligheid. De container (oppervlakte ongeveer 15m²) wordt geplaatst als vandalisme bestendige opslag van materiaal van de vereniging (zoals de grasmaaier) en als oplaadpunt van de elektrisch aangedreven modellen. Op het dak van de container worden zonnepanelen geplaatst. De zonnepanelen laden accu's van waaruit de batterijen van elektrisch aangedreven modellen geladen kunnen worden.

Echter, naar aanleiding van de zienswijze van de Provincie Noord-Holland op de ontwerp vergunning is in overleg met ACK besloten de container uit de vergunningaanvraag te halen. In de definitieve plannen die vergund worden is geen sprake meer van het plaatsen van een container.

Het vlieggebied is vanwege de veiligheid begrenst door een verboden gebied, globaal gelegen op ongeveer 25 meter afstand van de Boekelerweg en globaal gelegen op ongeveer 50 meter vanaf de rand van het terrein van het meetstation (deze afstand is overeengekomen met de gasunie, zie bijgesloten email van 1 mei 2012).



Figuur 2.2: Begrenzing vlieggebied (bron ACK).

3 Beleidskader

3.1 Bovenlokaal ruimtelijk beleid

Op dit moment gelden de volgende bovenlokale ruimtelijke beleidsstukken:

Nationaal:

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2011).

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Provincies en gemeentes krijgen meer bevoegdheden bij ruimtelijke ordening. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Structuurvisie buisleidingen (2012)

In de Structuurvisie buisleidingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) wordt een hoofdstructuur vastgelegd van ruimtelijke reserveringen (buisleidingstroken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen in Nederland voor de komende 25 á 30 jaar. Op 12 oktober 2012 is de Structuurvisie Buisleidingen vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Milieu in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.



Figuur 3.1: Uitsnede kaart Structuurvisie buisleidingen

Het uitgangspunt van de Structuurvisie buisleidingen is het ontwikkelen van een nieuwe hoofdstructuur waarbij ruimte gegeven wordt aan uitbreiding van hoofdtransportleidingen, waar deze worden verwacht. De ruimte voor de leidingstroken is zodanig gekozen dat in principe alle nieuwe leidingen gelegd kunnen worden, maar dat tevens voldoende ruimte gegeven blijft worden aan andere ruimtelijke ontwikkelingen. De ruimte die wordt vrijgehouden voor toekomstige buisleidingen kan niet worden gebruikt voor bestemmingen die activiteiten toelaten die potentieel gevaarlijk zijn voor buisleidingen.

Het modelvliegveld ligt buiten het gereserveerde gebied voor toekomstige uitbreidingen van de hoofdtransportleidingen.

Het gebruik van het perceel voor het vliegen met modelvliegtuigen is dan ook niet strijdig met het rijksbeleid zoals verwoord in het Barro, de SVIR en de Structuurvisie buisleidingen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is in het Bro opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Dat betekent dat inzichtelijk moet worden gemaakt hoe de nieuwe stedelijke ontwikkeling aansluit op de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en in hoeverre er sprake is van een multimodale ontsluiting.

Het gebruik van het perceel voor het vliegen met modelvliegtuigen is niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zodat de ladder voor duurzame ontwikkeling niet doorlopen hoeft te worden.

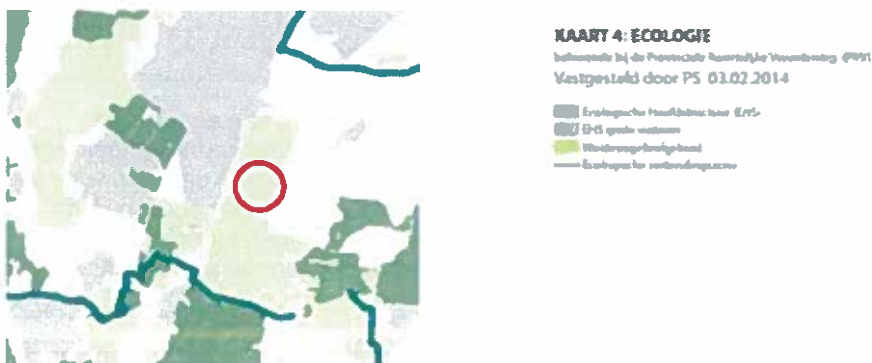
Provinciaal: Structuurvisie 2010 en Provinciale Verordening Ruimte

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en herzien op 23 mei 2011 en 22 januari 2013. De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie borduurt voort op en heeft de eerdere streekplannen vervangen. Met name de scheiding tussen landelijk en stedelijk gebied komt sterk naar voren in de visie. In het landelijk gebied is de provincie veel meer terughoudend ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen dan in het stedelijke gebied, waar lokale overheden veel meer vrijheid hebben om hun eigen beleid te voeren.

Naast de structuurvisie heeft de provincie een verordening vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. Deze regels zijn een uitwerking van de structuurvisie.

Het veld waar het modelvliegveld gevestigd wordt ligt in een gebied dat is aangewezen als weidevogelgebied, zie afbeelding 3.2. Conform artikel 25 lid 1 van de verordening voorziet een bestemmingsplan dat betrekking heeft op weidevogelgebieden niet in nieuwe bebouwing anders dan binnen een bestaand bouwblok en de mogelijkheid versturende activiteiten, buiten de huidige agrarische activiteiten, te verrichten die het weidevogelleefgebied verstoren (artikel 25 lid 1 sub a en d PRVS).

In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan wel voorzien in een activiteit die het weidevogelleefgebied verstoort, indien de ingreep netto geen verstoring van het weidevogelleefgebied geeft (artikel 25 lid 3 sub d PRVS).



Afbeelding 3.2: ligging van het modelvliegveld in weidevogelgebied

Netto verstoring Weidevogelgebied

Uit de toelichting op artikel 25 van de PRVS blijkt dat met 'netto geen verstoring' de extra verstoring bedoeld wordt die een ingreep heeft op het weidevogelgebied, bovenop de al bestaande verstoring in het gebied door gebouwen, wegen en dergelijke. Als een ingreep netto

wel extra verstoring geeft, dan zal de afweging gemaakt moeten worden of de ingreep van groot maatschappelijk belang is. Indien de afweging het doorgaan van de ingreep tot gevolg heeft, moet het versturende effect gecompenseerd worden.

Door aan de vergunning een voorwaarde te verbinden dat zolang er sprake is van weidevogelgebied er niet tijdens broedseizoen gevlogen wordt, wordt verstoring van weidevogelgebied voorkomen.

Artikel 14 lid 2 PRVS stelt dat een bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe verstedelijking (functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mogelijk maken) in het landelijk gebied, indien;

- de noodzaak van de verstedelijking is aangetoond;
- is aangetoond dat de verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen Bestaand Bebouwd gebied kan worden gerealiseerd;
- het bepaalde in artikel 15 PRVS in acht wordt genomen.

Nu er geen sprake meer is van plaatsen van de container is er geen sprake meer van het oprichten van bebouwing en nieuwe verstedelijking in landelijk gebied.

Conclusie

Het provinciaal beleid vormt geen belemmering voor het gebruik van het perceel als modelvliegveld.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Structuurvisie kamers en linten 2040

Op 24 april 2012 heeft de raad de structuurvisie 'Kamers en Linten 2040' vastgesteld. De centrale doelstelling luidt: *Rekening houdend met de duidelijke verschillen tussen het veenweidegebied en de droogmakerijen is het beleid gericht op behoud en versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden in Schermer, waarbij de landbouw duurzaam met deze waarden wordt verweven, het gebied in belangrijke mate recreatief medegebruikt kan worden en er beperkt mogelijkheden zijn voor woningbouw.*

Het gebruik van het perceel aan de Boekelerweg door de modelvliegclub past binnen de uitgangspunten van de structuurvisie, omdat er sprake is van recreatief medegebruik van agrarische gronden.

4 Milieuaspecten

4.1 Water

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorts bepaald dat waterbeheerders dienen te worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen.

De watertoets is een instrument om bij alle ruimtelijke plannen en besluiten waarin waterhuishoudkundige aspecten voorkomen te toetsen of in voldoende mate rekening wordt gehouden met die aspecten. Het gaat daarbij vooral om aandacht voor de waterkwantiteit (ruimte voor water, berging, infiltratie, aan- en afvoer), aandacht voor effecten op de waterkwaliteit en aandacht voor de veiligheid (overstroming).

In het kader van voorliggende omgevingsvergunning heeft overleg plaats gevonden met het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier ten behoeve van de watertoets.

Waterkering

Gebleken is dat het modelvliegveld niet binnen een waterstaatswerk 'de waterkering' wordt aangelegd.

Waterberging

Het initiatief levert een toename van 20 m² verhard oppervlak op. Een toename van 800 m² geldt als ondergrens in het kader van de eis tot compensatie. Compensatie is dan ook niet aan de orde.

Grondwater

Binnen het plangebied zijn geen problemen van grondwateroverlast bekend. In de nieuwe situatie wordt ook geen probleem met grondwater verwacht.

Afvalwater en riolering

Hemelwater en vuilwater moeten gescheiden worden aangeleverd, zodat het mogelijk is om hemelwater op oppervlaktewater te lozen en het rioolstelsel wordt ontlast.

Er mag geen gebruik worden gemaakt van uitlopende materialen zoals koper, lood en zink, voor zover deze in rechtstreeks contact met de buitenlucht staan.

Overleg Hoogheemraadschap

Het plan is met het Hoogheemraadschap besproken. Het hoogheemraadschap heeft aangegeven geen bedenkingen te hebben tegen het plan.

4.2 Bodem

De ruimtelijke onderbouwing wordt opgesteld om het gebruik van een perceel voor het vliegen met modelvliegtuigjes mogelijk te maken evenals het plaatsen van een container voor opslag. Onderzoek naar de bodemkwaliteit is dan ook niet aan de orde.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

De activiteiten op het perceel hebben tot gevolg dat geluid wordt geproduceerd. Het aspect geluid wordt beoordeeld op basis van de representatieve situatie. Dit is de toestand waarbij volledig gebruik gemaakt wordt van de volledige capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. Beoordeeld worden het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, het maximale geluidsniveau en de indirecte hinder als gevolg van het in werking zijn van de inrichting.

Toetsingskader

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en de maximale geluidsniveaus worden getoetst aan respectievelijk de richt- en grenswaarden in de "Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening" d.d. 21 oktober 1998. Hoofdstuk 4 van voornoemde handreiking is van toepassing op situaties waarbij nog geen gemeentelijk beleid voor de normstelling voor Industrielawaai is opgesteld.

De omgeving van het modelvliegveld wordt gekarakteriseerd als buitengebied. De dichtstbijzijnde woning van derden bevindt zich op meer dan 50 meter van het veld.

Er is geen gemeentelijk beleid voor Industrielawaai vastgesteld. Om deze reden is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau vanwege de inrichting getoetst aan de normstelling in hoofdstuk 4 van de Handreiking. Gelet op de aard van de omgeving namelijk landelijke omgeving geldt, met toepassing van de Handreiking, de volgende geluidnorm voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de gevel van de dichtstbijzijnde woning:

- 40 dB(A) in de dagperiode in de dagperiode (tussen 07.00 uur en 19.00 uur);
- 35 dB(A) in de avondperiode (tussen 19.00 uur en 23.00 uur).

Voor het toelaatbare maximale geluidniveau worden de streefwaarden uit de handreiking gevolgd van respectievelijk 50 dB(A) en 45 dB(A), hoewel de wettelijk maximaal toegestane niveaus aanzienlijk hoger liggen (respectievelijk 70 en 65 dB(A)). Door toepassing van de lagere streefwaarden wordt gewaarborgd dat de maximale geluidsniveaus geen hinder veroorzaken.

In de omgeving van het vliegterrein liggen enkele boerderijen/ woonhuizen. De dichtstbijzijnde ligt aan de Boekelerweg 1 te Zuidscherm op een afstand van 670 meter van het centrum van het vlieggebied. De gevel van deze woning geldt als referentie voor het akoestisch onderzoek.

4.3.2 Resultaten akoestisch onderzoek

Uit berekeningen gemaakt in het kader van het akoestisch onderzoek blijkt dat het berekende langtijd gemiddeld geluidsniveau bij de woning Boekelerweg 1 22 dB(A) bedraagt. Uit de

berekening van de maximale geluidbelasting blijkt dat gedurende de dagperiode (07.00 tot 19.00 uur) het maximale geluidniveau niet hoger dan 47 dB(A) bedraagt en dat dit tijdens de avondperiode (19.00 tot 23.00 uur) niet meer dan 45 dB(A) bedraagt. Hierbij moet de opmerking gemaakt worden dat de berekening gebaseerd is op de aanname dat de modelvliegtuigen aan de keuringslimiet van 75 of 80 dB(A) zitten, wat vrijwel nooit het geval is. Er wordt vooral met elektromodellen gevlogen, die vaak geluidsarmer zijn. Uit de berekeningen (pagina 7 van het akoestisch rapport) blijkt dat zelfs wanneer op de meest extreme vliegtijden met het maximaal aantal modellen tegelijk gevlogen wordt, de normwaarden voor het langetijd gemiddeld geluidsniveau en het maximale geluidsniveau bij de woning Boekelerweg 1 niet worden overschreden.

Het volledig akoestisch onderzoek is als bijlage opgenomen.

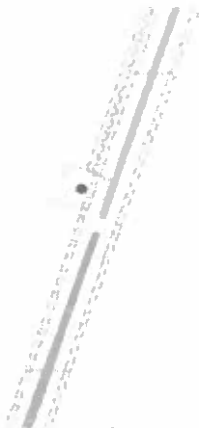
4.4 Luchtkwaliteit

Het mogelijk maken van een modelvliegveld met een opslagcontainer is niet aan te merken als een bouwplan dat in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarmee valt ze onder de "Niet in betekenende mate" (NIBM)-regeling. Hiermee voldoet het plan aan de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 5, luchtkwaliteitseisen.

4.5 Externe Veiligheid

Het modelvliegveld vormt geen significant risico voor mensen die in de omgeving verblijven. Het betreft geen inrichting waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is.

In de nabijheid van het modelvliegveld liggen een meetstation van de Gasunie en enkele gastransportleidingen, zie figuur 4.1.



Figuur 4.1 Uitsnede risicokaart

Voor het meetstation geldt een risicocontour van 25 meter. Voor de buisleidingen geldt een risicocontour van 5 meter. Het terrein inclusief het parkeerterrein en opslagplaats blijven buiten de plaatsgebonden risicocontour van het meetstation. De buisleidingen zelf hebben geen plaatsgebonden risicocontour.

Door de maatregelen die de vliegclub neemt, is er geen sprake van een verhoogd risico door een calamiteit met een modelvliegtuig bij het meetstation van de Gasunie. Dat wordt door de Gasunie onderschreven, zie bijgesloten e-mail van de Gasunie.

Zowel het meetstation als de buisleidingen hebben geen invloedsgebied. Het groepsrisico kan dan ook niet worden vastgesteld en verantwoord worden. Externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering, zie bijgesloten e-mail van de RUD.

De buisleidingen aan de oostzijde van de Westertocht gelegen hebben beiden aan weerszijden een belemmeringsstrook van 5 m. In deze stroken geldt een bouwverbod en geldt een aanlegvergunningstelsel. De buisleidingen liggen op 25 meter van de sloot. Binnen deze 25 meter wordt de zeecontainer geplaatst, een parkeerterrein en toegangsweg gerealiseerd.

In haar email van 1 mei 2012 heeft de gasunie aangegeven geen problemen te hebben met de voorgenomen inrichting van het modelvliegveld, waardoor het plaatsen van het hek, de zeecontainer en het gebruik van de leidingstrook voor parkeren geen belemmering vormen.

4.6 Milieuzonering

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Anders dan het gasmeetstation zijn er geen bedrijven in de directe omgeving van het modelvliegveld. Het gasmeetstation kent een risicocontour van 25 meter. Het modelvliegveld ligt buiten deze contour.

4.7 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De aanleg van een modelvliegveld wordt niet genoemd in bijlage C of bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage. Het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling is dan ook niet aan de orde.



5 Flora- en Fauna

5.1 Algemeen

Vanuit de wet- en regelgeving ten aanzien van de natuurbescherming worden eisen gesteld aan ingrepen in het landschap. Eventuele effecten op beschermde dier- of plantensoorten en beschermde gebieden dienen onderzocht te worden. Het wettelijke kader maakt onderscheid tussen enerzijds de gebiedsbeschermende wet- en regelgeving en anderzijds de soortbeschermende wet- en regelgeving. Indien een negatief effect optreedt op beschermde soorten of gebieden dient voor de uiteindelijke ingreep (de bouwfase) toestemming (in de vorm van een ontheffing of vergunning) te worden aangevraagd bij bevoegd gezag (dikwijls het Ministerie van LNV of de provincie). Wanneer gehandeld wordt conform een goedgekeurde gedragscode geldt in veel gevallen een vrijstelling van de verplichting een vergunning of ontheffing aan te vragen.

In het kader van ruimtelijke plannen en procedures kan geen ontheffing of vergunning worden verleend. In deze fase van de planvorming moet echter wel al rekening worden gehouden met eventuele effecten in de uitvoeringsfase. Met andere woorden, bij het opstellen van een ruimtelijk plan moet goed naar de uitvoerbaarheid worden gekeken en moet blijken dat het plan te zijner tijd uitvoerbaar is, indien nodig na verlening van noodzakelijke ontheffing en/ of vergunning of door te handelen conform een goedgekeurde gedragscode.

5.2 Natura 2000

Op ongeveer 2,7 kilometer afstand van het modelvliegveld ligt Natura 2000-gebied Eilandspolder. Gelet op de afstand tussen het modelvliegveld en het Natura 2000-gebied worden geen negatieve gevolgen verwacht.

5.3 Soortenbescherming

Uit gegevens van de provincie blijkt dat er in de nabijheid van het plangebiedgebied steltlopers zoals grutto, scholekster en kieviten voorkomen.

In het geval van ruimtelijke ontwikkeling bestaat de mogelijkheid vrijstelling te krijgen van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet, wanneer er gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Negatieve effect kunnen in zo'n geval worden uitgesloten en een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dan niet noodzakelijk.

De modelvliegvereniging maakt gebruik van een gedragscode, het protocol Weidevogelbescherming Modelvliegclub ACK. Dit protocol houdt in dat voor aanvang van elke vliegoperatie een terreininspectie plaatsvindt op de aanwezigheid van weidevogels. Vanaf 1 april tot 1 juli zal voor aanvang van de vliegoperatie het terrein ook gecontroleerd worden op de aanwezigheid van nesten van weidevogels. Bij aanwezigheid van weidevogels wordt de operatie uitgesteld. Bij de aanwezigheid van nesten, zal de operatie worden geannuleerd, tenzij voldoende afstand van het nest gehouden kan worden.

Het volledige protocol is als bijlage bijgesloten.

6 Cultuurhistorie en archeologie

6.1 Archeologie

Het aspect archeologie is niet aan de orde. Het gebruik van het veld als modelvliegveld en het plaatsen van de container en windvaan hebben geen bodemingrepen tot gevolg. Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

6.2 Cultuurhistorisch waardevolle structuren en bebouwing

Het gebruik van het perceel als modelvliegveld en het plaatsen van de container en windvaan hebben geen gevolgen voor cultuurhistorisch waardevolle structuren en bebouwing. Er worden geen sloten gedempt of gegraven.

6.2.3 Conclusie

Cultuurhistorie en archeologie vormen geen belemmering voor de realisering van het plan.

6 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

7.1 Vooroverleg

De ruimtelijke onderbouwing is in het kader van het vooroverleg in concept voorbesproken met Gedeputeerde Staten van Noord Holland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Gedeputeerde Staten heeft per brief van 21 januari 2014 haar vooroverlegreactie gegeven. In haar brief vraagt GS aan de omgevingsvergunning de voorwaarde te verbinden dat alleen buiten broedseizoen (1 maart – 15 juni/ 1 juli) gevlogen mag worden.

Procedure met zienswijzen

Op de vergunningaanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Het ontwerpbesluit heeft zes weken ter inzage gelegen van. Er is één zienswijzen ingediend. Gedeputeerde Staten stelt in haar zienswijze dat er provinciale belangen in het geding zijn, het toestaan van versturende activiteiten in weidevogelleefgebied, ook tijdens broedseizoen. Het plaatsen van de zeecontainer is in strijd met de verstedelijkingverbod.

Naar aanleiding van de zienswijze is besloten aan de vergunning de voorwaarde te verbinden dat zolang er sprake is van weidevogelgebied er tijdens broedseizoen niet gevlogen wordt. Ook is, in overleg met ACK besloten de container uit de vergunning te halen.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) voorziet in een verplichting tot het verhaal van gemeentelijke kosten. Dat kan op publiekrechtelijke grondslag via een exploitatieplan, maar kan ook privaatrechtelijk geregeld worden via een zogenoemde anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer als bedoeld in artikel 6.24 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening, of via het heffen van leges. In dit geval wordt een overeenkomst met initiatiefnemer gesloten. Om die reden is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

Bijlagen

Bijlage 1. E-mail Gasunie 1 mei 2012

Van: Koers H.D. [mailto:H.D.Koers@gasunie.nl]
Verzonden: dinsdag 1 mei 2012 8:20
Aan: Evert Lützelus
Onderwerp: RE: Aeroclub Kennemerland

Geachte heer Lützelus,

De door u uitgevoerde veiligheidsstudie geeft ons geen aanleiding voor het maken van bedenkingen
en/of opmerking. Wat ons betreft is er geen bezwaar tegen het inrichten van een modelvliegveld.

Ik ga ervan uit u voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben dan hoor ik graag
van u.

Met vriendelijke groet,

Hink Koers
Tracebeheerder

E: h.d.koers@gasunie.nl
T: +31 (0)18 262 34 78
M: +31 (0)65 581 66 51
P: +31 (0)18 262 33 99
I: www.gasunie.nl

N.V. Nederlandse Gasunie
Tracebeheer West
Postbus 444
2740 AX WADDINKVEEN
Coenesteeg 7

Gasunie crossing borders in energy

Bijlage 2. E-mail RUD 18 april 2014

Wil de Jongh

Van: Ruben Bergkamp
Verzonden: vrijdag 18 april 2014 14:58
Aan: Wil de Jongh
CC: Ruben Bergkamp
Onderwerp: RE: plaatsgebonden risico en groepsrisico modelvliegtuig Boekelerweg
 Goede middag Wil,

Ik ben deze afle stukken heen gegaan

Dat de maatregelen die de vliegclub neemt, die ik ook geen verhoogd risico door een vliegtuig met een modelvliegtuig bij het overstation van de Gansse. Dat onderuithij de Gansse dat.

Het terrein inclusief het parkeerterrein en opslagplaats blijven buiten de plaatsgebonden risicocintour van het overstation. De bundelingen zelf hebben geen plaatsgebonden risicocintour. Zou het overstation en de bundelingen hebben geen inbreukgebied. Het groepsrisico kan dan ook niet worden vastgesteld en verhoogd worden.

Externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering.

Wel wordt op het volgende geantwoord.

De bundelingen aan de zijkant van de Wouterlootse graven hebben beiden aan weerszijden een bebouwingsgrens van 5 m. In deze streken geldt een bouwverbod en geldt een aandragingsmingsstelsel. Normaal gesproken dient dit te zijn opgenomen in het bestemmingsplan. De bundelingen liggen op 25 meter van de sloot. Binnen deze 25 meter worden een hek en zeecolander geplaatst en een parkeerterrein en toegangsweg gerealiseerd. Hier dient nog wel de nodige aandacht aan besteed worden.

Het is onder niet nodig dat de veiligheidsregio Noord-Holland Noord advies uitbrengt ten aanzien van ontheffing en hulpverlening.

Volgende week zal ik het advies op schrift stellen.

Tijde plaatslagen.

Ruben Bergkamp
 RUD NTH

Van: Wil de Jongh
Verzonden: dinsdag 9 april 2014 6:51
Aan: Ruben Bergkamp
CC: 'Evert Lintelen'
Onderwerp: FW: plaatsgebonden risico en groepsrisico modelvliegtuig Boekelerweg

Beste Ruben,

In onderstaande e-mail ook een reactie van de modelvliegclub op je vragen. De regeling modelvliegen is via www.modelvliegen.nl te vinden.

Mvg,
 Wil de Jongh

Bijlage 3. Akoestisch Onderzoek



Bijlage 4. Protocol Flora- en fauna

