



# Zweefvliegveld ZC Den Helder Gemeente Hollands Kroon

## RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



### Rho

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



# Verplaatsing Zweefvliegveld ZC Den Helder

Gemeente Hollands Kroon

ruimtelijke onderbouwing

## identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1911.OVHippolyweg-va01

projectleider:

[REDACTED]

auteur(s):

[REDACTED]

## planstatus

datum:

Eindconcept 05-09-2014  
Definitief

opdrachtgever:

Gemeente Hollands Kroon



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1. Achtergronden	3
1.2. Doel	4
1.3. Samenhangende activiteiten en procedure	5
1.4. Leeswijzer	6
<b>2. Projectbeschrijving</b>	<b>7</b>
2.1. Huidige situatie	7
2.2. Locatiekeuze Hippolytushoeverweg	7
2.3. Toekomstige situatie	10
<b>3. Beleidskader</b>	<b>15</b>
3.1. Rijksbeleid	15
3.2. Provinciaal beleid	17
3.3. Gemeentelijk beleid	21
3.4. Conclusie	21
<b>4. Sectorale toetsen</b>	<b>23</b>
4.1. Geluid	23
4.1.1. Toetsingskader	23
4.1.2. Beoordeling	24
4.1.3. Conclusie	25
4.2. Ecologie	26
4.2.1. Toetsingskader	26
4.2.2. Onderzoek	27
4.2.3. Conclusie	31
4.3. Externe veiligheid	32
4.3.1. Toetsingskader	32
4.3.2. Beoordeling	32
4.3.3. Conclusie	33
4.4. Water	33
4.4.1. Toetsingskader Waterbeheer en watertoets	33
4.4.2. Beoordeling en toetsing	33
4.4.3. Conclusie	34
4.5. Landschap en archeologie	35
4.5.1. Toetsingskader	35
4.5.2. Toetsing	35
4.5.3. Conclusie	38
4.6. Conclusie	38
<b>5. Uitvoerbaarheid en overleg</b>	<b>39</b>
5.1. Economische uitvoerbaarheid	39
5.2. Resultaten overleg	39
<b>6. Conclusies</b>	<b>41</b>
<b>Bijlagen:</b>	
Bijlage 1	Notitie locatiekeuze
Bijlage 2	Memo watercompensatie

Bijlage 3 Inrichtingstekening watercompensatie

Bijlage 4 Situatiekening nieuwbouw zweefvliegveld

## 1.1. Achtergronden

### Windplan Wieringermeer

Windkracht Wieringermeer is een samenwerkingsverband bestaande uit het Windcollectief Wieringermeer (WCW), waarin 34 eigenaren van solitaire windturbines zijn verenigd, Nuon Wind Development B.V. en haar vennoten en ECN Wind Energy Facilities B.V. Windkracht Wieringermeer heeft het initiatief genomen om een windpark met alle bijbehorende civiele en elektrische voorzieningen te realiseren in de Wieringermeer in de provincie Noord-Holland. Het windpark wordt hierna aangeduid als "Windpark Wieringermeer", Windkracht Wieringermeer wordt hierna aangeduid als initiatiefnemer.

De provincie Noord-Holland, gemeente Hollands Kroon en de initiatiefnemer willen de bestaande windturbines in de Wieringermeerpolder herstructureren. In de plaats van de oude turbines komen verschillende lijnopstellingen met nieuwe windturbines. Momenteel staan er circa 91 turbines in de polder, zowel alleenstaande (solitaire) als in een lijnopstelling. Hiervan zullen ongeveer 35 alleenstaande turbines en 40 turbines in een lijnopstelling worden verwijderd waarvoor maximaal 106 nieuwe grotere windturbines in de plaats komen.

Omdat in het Windpark Wieringermeer turbines zijn voorzien langs de Ulketocht, moet het bestaande zweefvliegveld worden verplaatst. Deze verplaatsing is onderdeel van het project Windpark Wieringermeer.

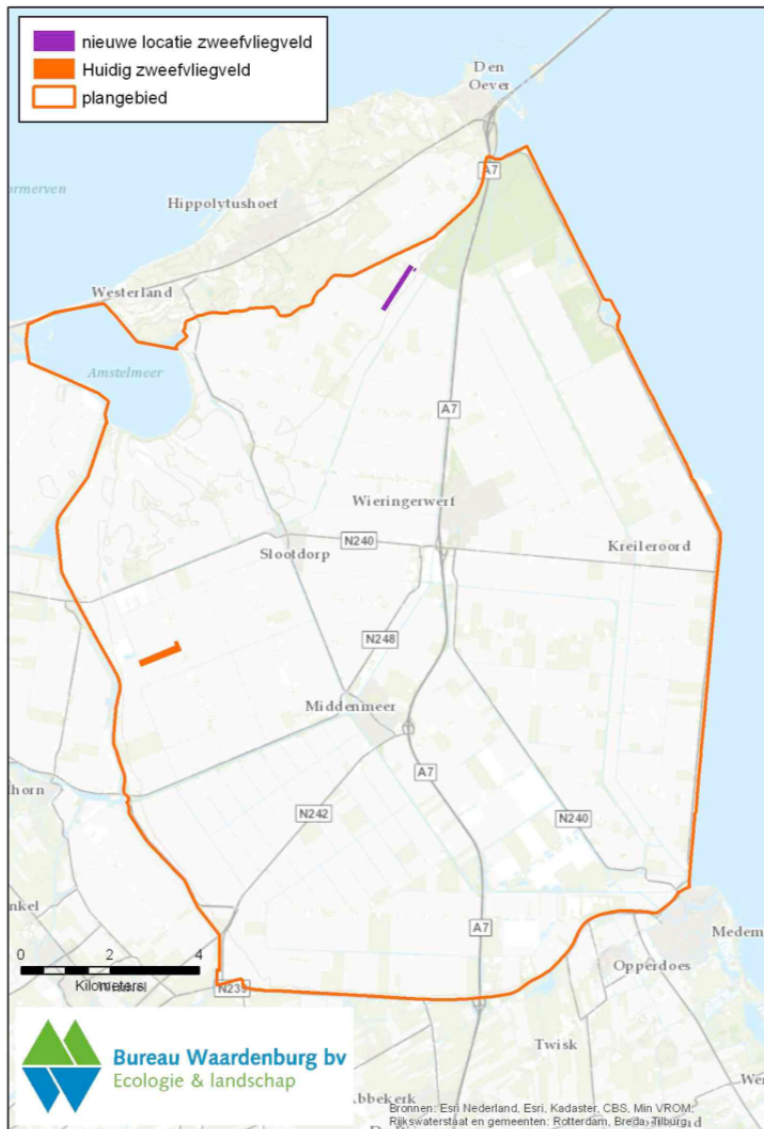
### Voornemen

Het initiatief waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, betreft de verplaatsing van het zweefvliegveld en de bouw van het bijbehorende clubgebouw van Zweefvliegclub Den Helder (hierna: ZC Den Helder) naar de locatie Hippolytushoeverweg te Slootdorp. Figuur 1.1 geeft de huidige en toekomstige locatie van het zweefvliegveld weer.

### Bestemmingsplan Buitengebied 2009

De gronden waarop het nieuwe zweefvliegveld is beoogd, zijn juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan Buitengebied 2009 van de gemeente Hollands Kroon zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 16 januari 2013. In het bestemmingsplan zijn deze gronden voorzien van de bestemming 'Agrarisch' (A). Op deze gronden zijn enkel grondgebonden agrarische bedrijfsactiviteiten toegestaan. De komst van het zweefvliegveld naar de locatie past zodoende niet in het geldende bestemmingsplan.

In overleg met de gemeente Hollands Kroon heeft de initiatiefnemer ervoor gekozen om de besluitvorming voor het verplaatsen van het zweefvliegveld te laten verlopen door middel van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan. De basis voor deze omgevingsvergunning is deze ruimtelijke onderbouwing.



Figuur 1.1 Oude en nieuwe locatie zweefvliegveld (bron: Bureau Waardenburg)

## 1.2. Doel

Doel van deze ruimtelijke onderbouwing is om de ruimtelijk relevante effecten van de voorgenomen verplaatsing van het zweefvliegveld op de beoogde locatie aan Hippolytushoeverweg te Sloodorp inzichtelijk te maken. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven waarom de realisatie van het zweefvliegveld voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Mede op basis van deze ruimtelijke onderbouwing beslist het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hollands Kroon op de aanvraag om omgevingsvergunning van de initiatiefnemer voor de verplaatsing van het zweefvliegveld naar de beoogde nieuwe locatie.



### 1.3. Samenhangende activiteiten en procedure

#### Rijksinpassingsplan en rijkscoördinatierегeling

Om het Windpark Wieringermeer mogelijk te maken wordt een rijksinpassingsplan (hierna: inpassingsplan) opgesteld. Tegelijkertijd worden alle vergunningen en toestemmingen die voor de bouw van de windturbines noodzakelijk zijn voorbereid en bekend gemaakt. Dit vindt plaats in het kader van de rijkscoördinatierегeling (hierna: rcr-procedure) die van rechtswege op de realisatie van het Windpark Wieringermeer van toepassing is.

#### Plaats van deze omgevingsvergunning binnen de rijkscoördinatierегeling

De verplaatsing van het zweefvliegveld valt in dat kader uiteen in twee delen.

1. Het doen vervallen van de huidige (recreatieve) bestemming van het bestaande zweefvliegveld. Dit is opgenomen in het hiervoor genoemde inpassingsplan. In het inpassingsplan krijgt het huidige terrein van het zweefvliegveld, naast een bestemming voor de nieuwe windturbines, een agrarische bestemming. De gebouwen worden in het inpassingsplan bestemd voor gebruik ten behoeve van het beheer en onderhoud van het windpark. De functie voor het zweefvliegveld komt in het inpassingsplan daarmee geheel te vervallen.
2. Het juridisch-planologisch mogelijk maken van het zweefvliegveld op de nieuwe locatie is niet opgenomen in het inpassingsplan, maar verloopt zoals hiervoor is aangegeven via een aparte procedure. De omgevingsvergunning waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, voorziet in het juridisch-planologische kader voor het zweefvliegveld op de nieuwe locatie.

Vanwege de onlosmakelijke samenhang tussen het inpassingsplan en deze omgevingsvergunning voor het verplaatsen van het zweefvliegveld, is ervoor gekozen om deze vergunning op te nemen in de rcr-procedure. Dat houdt in dat de voorbereiding en de besluitvorming van deze omgevingsvergunning tegelijkertijd met het inpassingsplan en de andere vergunningen en toestemmingen voor het windpark plaatsvindt. Ook de andere vergunningen en toestemmingen die voor de verplaatsing van het zweefvliegveld noodzakelijk zijn (zie hierna) worden tezamen met deze omgevingsvergunning voorbereid en ter inzage gelegd in de rcr-procedure.

#### Samenhangende activiteiten die deel uitmaken van deze omgevingsvergunning

Bij deze aanvraag om omgevingsvergunning voor het verplaatsen van het zweefvliegveld hangen de volgende activiteiten met elkaar samen.

- Het afwijken van het bestemmingsplan Buitengebied 2009.
- Het bouwen van het clubgebouw van Zweefvliegclub Den Helder.
- Het oprichten en inwerking hebben van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar de rapporten die deel uitmaken van de aanvraag voor al deze samenhangende activiteiten.

#### Samenhangende vergunningen en toestemmingen

Op de verplaatsing van het zweefvliegveld zijn naast de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan nog enkele andere vergunningen van toepassing waarvoor vergunningaanvragen zijn voorbereid. Het betreft de volgende vergunningen en toestemmingen:

- Omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' en de activiteit 'milieu'.
- Luchthavenregeling op grond van de Wet luchtvaart (Wlv). Dit is een besluit waarvoor Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag zijn.
- Vergunning op grond van de Waterwet in verband met watercompensatie en de aanleg van nieuw oppervlaktewater. Hiervoor is het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier het bevoegd gezag.

De omgevingsvergunningaanvragen voor de activiteit 'bouwen' en 'milieu' wordt tegelijkertijd met de omgevingsvergunningaanvraag voor afwijken van het bestemmingsplan ingediend. Overige

bovengenoemde vergunningen en toestemmingen zijn tegelijkertijd met de omgevingsvergunning-aanvraag voorbereid en worden apart ingediend.

### **Procedure**

#### *Uitgebreide voorbereidingsprocedure*

De omgevingsvergunning voor de verplaatsing van het zweefvliegveld is door middel van een aanwijzingsbesluit van de Minister van EZ aangewezen als een besluit waarop de rcr-procedure van toepassing is. Dat betekent dat eerst een ontwerp van de omgevingsvergunning met de bijbehorende documenten ter inzage wordt gelegd op basis waarvan eenieder zijn zienswijze naar voren kan brengen. Na de periode van terinzagelegging van het ontwerp van de omgevingsvergunning, beslist het college van burgemeester en wethouders over de definitieve omgevingsvergunning. De procedure volgt de termijnen die binnen de RCR procedure aan de verschillende bevoegde gezagen worden gesteld.

#### *Verklaring van geen bedenkingen gemeenteraad*

Artikel 2.27 van de Wabo in combinatie met artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) bepaalt dat voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan, eerst een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) moet worden gevraagd aan de gemeenteraad. De gemeenteraad kan echter categorieën van gevallen aangeven waarbij een vvgb niet is vereist.

De gemeenteraad van Hollands Kroon heeft op 27 september 2012 een algemeen mandaat afgegeven voor omgevingsvergunningen die met de uitgebreide procedure worden voorbereid. Een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is daarom niet vereist.

### **Relatie met het Milieueffectrapport Windpark Wieringermeer**

#### *Milieueffectrapportage Windpark Wieringermeer*

Ten behoeve van het inpassingsplan en de vergunningen in de rcr-procedure voor het Windpark Wieringermeer, is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld.

#### *Onderbouwing milieueffecten*

In het MER voor het windturbinepark zijn de milieueffecten onderzocht voor verschillende opstellingen en indelingen van het nieuwe windturbinepark. De milieueffecten die samenhangen met het verplaatsen van het zweefvliegveld zijn in het MER eveneens onderzocht. Daarom wordt het MER ook bij deze ruimtelijke onderbouwing gebruikt. Omdat de milieueffecten in het MER op planniveau zijn onderzocht, is in een enkel geval aanvullend onderzoek verricht om de milieueffecten op projectniveau inzichtelijk te maken. Daar waar andere milieueffecten aan de orde(kunnen) zijn, is dat in hoofdstuk 4 van deze ruimtelijke onderbouwing aangegeven.

## **1.4. Leeswijzer**

In deze ruimtelijke onderbouwing komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan de orde.

- Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van het project. Voor de verplaatsing van het zweefvliegveld zijn verschillende locaties in beeld geweest. De onderbouwing waarom voor de locatie aan de Hippolytushoeveerweg is gekozen, komt ook in dit hoofdstuk aan bod.
- In hoofdstuk 3 wordt het relevante planologische beleidskader weergegeven.
- Hoofdstuk 4 bevat een samenvatting van de sectorale onderzoeken en toetsen die ten behoeve van de verplaatsing van het zweefvliegveld zijn uitgevoerd.
- De uitvoerbaarheid van de verplaatsing van het zweefvliegveld wordt beschreven in hoofdstuk 5. In dat hoofdstuk zijn ook de resultaten van het overleg met de betrokken bestuursorganen beschreven.

Tot slot bevat hoofdstuk 6 de samenvattende conclusies.

## 2. Projectbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt eerst de huidige situatie van de beoogde locatie voor het zweefvliegveld beschreven (paragraaf 2.1). Aan de keuze voor de locatie aan de Hippolytushoeverweg hebben verschillende overwegingen ten grondslag gelegen. Deze overwegingen komen in paragraaf 2.2 aan bod. In paragraaf 2.3 komt de beschrijving van de toekomstige situatie van het zweefvliegveld aan de orde.

### 2.1. Huidige situatie

#### **Ulkeweg te Slootdorp**

Het bestaande zweefvliegveld van Zweefvliegclub Den Helder is gelegen aan de Ulkeweg in Slootdorp. De huidige locatie is gelegen tussen diverse agrarische bedrijven. Het zweefvliegveld bestaat uit een strook grasland waarop zweefvliegtuigen landen en opstijgen met aansluitend een hangar voor het stallen van zweefvliegtuigen, een kantine en een klein grasveld waar (op incidentele basis en uitsluitend bedoeld voor zweefvliegers en gebruikers van het vliegveld) in tenten overnacht kan worden. Sinds 1998 is het zweefvliegveld in gebruik door Zweefvliegclub Den Helder.

#### **Beoogde locatie Hippolytushoeverweg**

De beoogde locatie voor het zweefvliegveld bestaat uit een strook akkerbouwpercelen ten zuidwesten van de Hippolytushoeverweg. Het gebied ligt te midden van een open polder, met intensief agrarisch gebruik. Parallel aan Hippolytushoeverweg bevindt zich aan beide zijden van de weg een populierenrij. Aan de zuidzijde van het plangebied wordt het plangebied doorsneden door een tocht met een brede rietkraag met overjarig riet. De watergangen aan de rand van het zweefvliegveld zijn ondiep en hebben een waterafvoerende functie. Delen van de watergangen zijn begroeid met riet, andere delen zijn schaars begroeid.

Aan de noordoostelijke zijde van de locatie bevindt zich het Robbenoordbos (natuur- en recreatiegebied) en de Camping Wieringerrand. Aan de noordwestelijke zijde van de locatie bevindt zich de zorgboerderij De Cormeijhoeve. Naast een melkveebedrijf wordt daar een dagbestedingsprogramma voor volwassenen aangeboden. In weekenden en vakantieperioden worden daarnaast kinderen met autisme, ADHD etc. opgevangen.

### 2.2. Locatiekeuze Hippolytushoeverweg

#### **Proces van locatiekeuze**

Onder leiding van het Ministerie van IenM zijn gedurende 2012 en 2013, samen met de Ministeries van Defensie en Economische Zaken, de gemeente Hollands Kroon, de provincie Noord-Holland en vertegenwoordigers van ZC Den Helder diverse locaties onderzocht in de Kop van Noord-Holland. Bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing bevat een verslag van dit proces. In deze paragraaf worden de belangrijkste elementen die bij de uiteindelijke locatiekeuze een rol hebben gespeeld nader toegelicht.

### *Criteria*

In het proces van de locatiekeuze zijn verschillende criteria gehanteerd om de mogelijke locatiealternatieven te beoordelen.

- **Ligging van de locatie**  
Voldoet de locatie qua positionering aan de criteria die belangrijk zijn voor zweefvliegen. Denk aan de klimatologische omstandigheden, oriëntatie van de start- en landingsbaan ten opzichte van dominante windrichting, lengte perceel. De ligging van de locatie in de Wieringermeerpolder was daarbij ook van belang. De leden van de zweefvliegclub zijn namelijk allemaal woonachtig in deze regio.
- **Veiligheid luchtruim en het laagvlieggebied**  
Hoe staat het met de veiligheid van het zweefvliegen in relatie tot de zweefvliegtuigen en de radar en het luchtverkeersleidingsgebied (CTR) van het nabijgelegen militaire vliegveld Den Helder en het daaromheen gelegen laagvlieggebied (LFA). Een belangrijk criterium voor het Ministerie van Defensie was de gebruikswaarde van dat laagvlieggebied. De verplaatsing van het zweefvliegveld mag niet tot beperkingen leiden voor de helikopter oefeningen van Defensie.
- **Mate van beperking aan zweefvliegbedrijf**  
Kunnen de zweefvliegers op de nieuwe locatie alle activiteiten uitvoeren die ook op de huidige locatie mogelijk zijn. Dit is een belangrijke voorwaarde voor ZC Den Helder om mee te werken aan de verhuizing.
- **Mate van beperking voor uitvoering Windplan**  
Ontstaan beperkingen aan de uitvoering van (de herstructureringsopgave van) het Windplan als voor de nieuwe locatie wordt gekozen.
- **Passend binnen ruimtelijk beleid**  
Conflicteert het zweefvliegveld met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Ook is beoordeeld of het zweefvliegveld past binnen het verkavelingspatroon in de polder.
- **Maatschappelijk draagvlak**  
Heeft de nieuwe locatie veel omwonenden en wat is de potentiële geluidsbelasting voor hen.

Naast de verschillende locaties in de Wieringermeerpolder zijn ook locaties zuidelijk van de Wieringerwaard bekeken. Het is ook onderzocht of het combineren van het zweefvliegveld en het terrein van Vliegclub Middenmeer tot de mogelijkheden behoorde.

Op basis van de criteria zijn de locatie aan de Molenweg en de Hippolytushoeverweg te Slootdorp geschikt bevonden door de betrokken partijen. Deze locaties waren het vertrekpunt voor de studie naar de milieueffecten in het MER, zie figuur 2.1.

### **Locatiestudie in het MER**

In het MER zijn de twee hiervoor genoemde locatiealternatieven onderzocht. Vanuit milieuoogpunt bestaat geen voorkeur voor één van de twee potentiële locaties. Na overleg tussen diverse partijen bleek de grond op de locatie aan de Molenweg niet beschikbaar te zijn. Met het afvallen van deze locatie is de Hippolytushoeverweg als enige geschikte locatie overgebleven. Dat is de reden dat in het MER deze locatie is opgenomen als onderdeel van het voorkeursalternatief (VKA) voor het Windpark Wieringermeer.



- **Veiligheid luchtruim en het laagvlieggebied**  
Het Ministerie van Defensie is akkoord met de locatie. Tussen de ZC Den Helder en het ministerie zijn over het gebruik in relatie tot het laagvlieggebied al concept afspraken gemaakt.
- **Mate van beperking aan zweefvliegbedrijf**  
Doordat op de nieuwe locatie dezelfde mogelijkheden geboden kunnen worden voor zowel geoefende als beginnende zweefvliegers, heeft de ZC Den Helder met deze locatie ingestemd.
- **Mate van beperking voor uitvoering Windpark Wieringermeer**  
Rondom deze locatie zijn binnen een straal van 2 km slechts enkele (toekomstige) windturbines geprojecteerd (zie figuur 2.2). Andere obstakels zijn ter plaatse niet aanwezig. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport heeft ook na het uitvoeren van een pré-toets “Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim” een positief advies gegeven over de locatie.
- **Passend binnen ruimtelijk beleid**  
De nieuwe locatie aan de Hippolytushoeverweg conflicteert niet met andere functies in de directe omgeving. Ook qua verkavelingsstructuur past deze locatie in het landschappelijke beeld. Dit wordt in deze ruimtelijke onderbouwing in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt en toegelicht.
- **Maatschappelijk draagvlak**  
In nabije omgeving van de locatie bevinden zich weinig omwonenden, waarmee de locatie ook voldoet aan de wens van de gemeente Hollands Kroon om de nieuwe locatie van het zweefvliegveld niet te dicht bij woonkernen te situeren.

### 2.3. Toekomstige situatie

#### Inrichtingswerkzaamheden

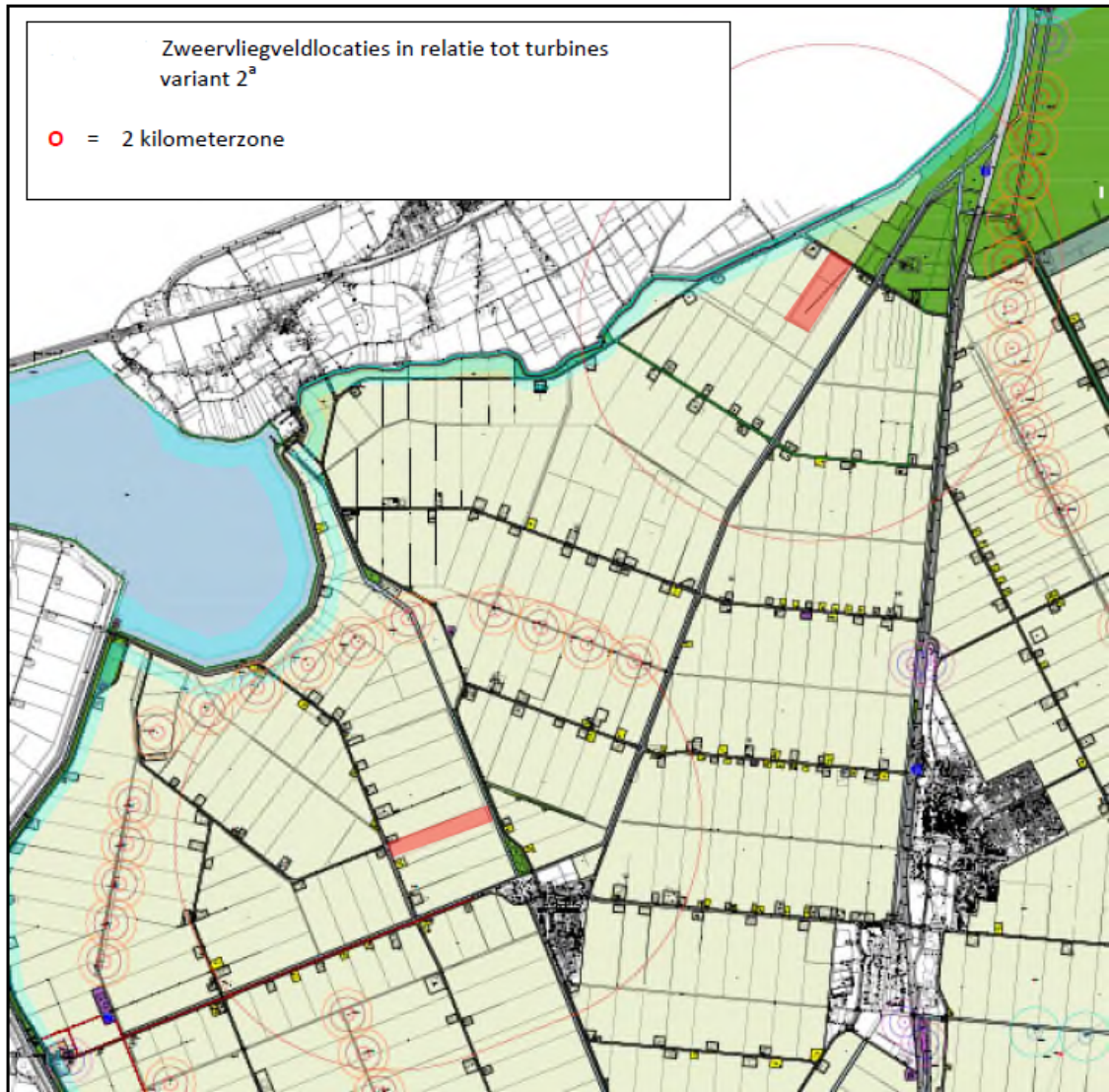
In de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen is opgenomen dat een bepaalde ‘obstakel vrije zone’ nodig is in de aanvliegroute van het nieuwe zweefvliegveld. De bomen langs de Hippolytushoeverweg moeten daarom worden getopt tot een hoogte van maximaal 5 meter over de gehele breedte van het zweefvliegveld.

Aan de zuidzijde van het plangebied wordt een bestaande watergang omgelegd om de start- en landingsbaan aan te kunnen leggen. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het zweefvliegveld wordt een in- en uitrit gerealiseerd vanaf de Hippolytushoeverweg.

#### Toekomstige lay-out van het zweefvliegveld

Figuur 2.3 geeft de toekomstige indeling van het zweefvliegveld weer. Naast de start- en landingsbaan, is een parkeerterrein voorzien. Gedacht wordt aan een terrein van 20 tot 30 parkeerplaatsen. Al het parkeren, ook met aanhangwagens voor de zweefvliegtuigen, vindt plaats op eigen terrein. Dit parkeerterrein wordt voorzien van een (half)verharding. Ook is een afsputplaats voor de zweefvliegtuigen voorzien. Daarnaast is een klein onverhard grasveld beoogd waar in het zomerseizoen tijdelijk kan worden gekampeerd door zweefvliegers die de zweefvliegclub bezoeken.

In het nieuw te bouwen hoofdgebouw wordt een hangar voor opslag en onderhoud van zweefvliegtuigen voorzien. Hier bevinden zich ook de kantoren, kleedruimten en het sanitair en is een kleine horecavoorziening beoogd met een buitenterras voor de leden en bezoekers van het zweefvliegveld. Het hoofdgebouw wordt 76 meter lang en 29 meter breed. Het heeft een nok- en goothoogte van respectievelijk 11,5 meter en 6 meter.

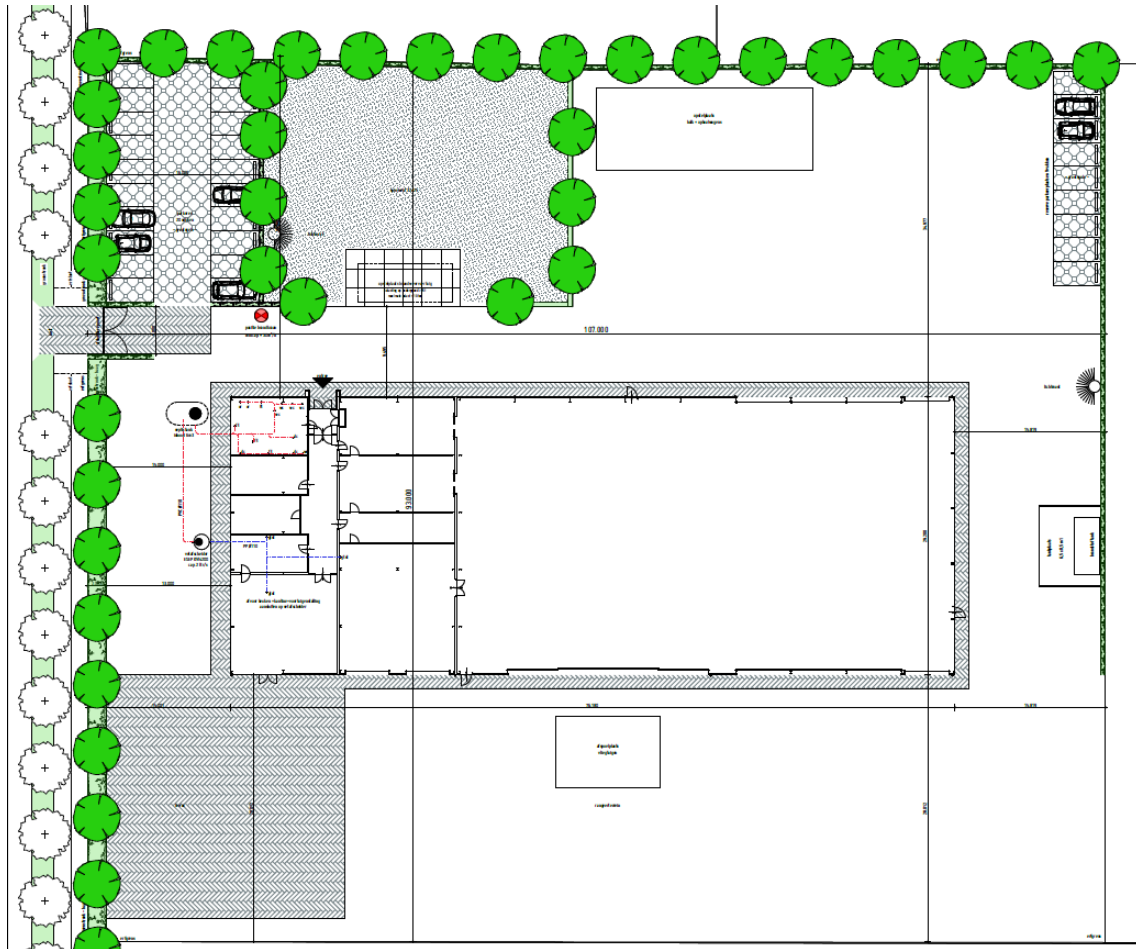


Figuur 2.2 Objecten binnen een straal van 2 km rondom de nieuwe locatie van het zweefvliegveld  
(bron: Antea Group)

### Vliegactiviteiten

De hoofdactiviteit van ZC Den Helder is het vliegen met zweefvliegtuigen. Deze activiteit is sterk afhankelijk van het weer. De vliegperiode is circa vanaf half maart tot en met eind oktober. Het aantal vliegdagen per jaar bedraagt 75 tot 100, afhankelijk van het weer. Het betreft tot gemiddeld 3.500 tot 4.000 starts per jaar, dat overeenkomt met circa 8.000 vliegbewegingen per jaar. Woensdagen, vrijdagen, de weekend- en feestdagen zijn de gangbare dagen waarop wordt gevlogen. Bij goed weer wordt ook incidenteel op andere dagen gevlogen. De bedrijfstijden van ZC Den Helder zijn van 10.00 uur tot 18.00 uur met als uitzondering de woensdagen, want dan wordt gevlogen tot 20.00 uur.

Hoofdzakelijk wordt met zweefvliegtuigen zonder motor gevlogen die standaard met een lier omhoog worden getrokken. Incidenteel wordt met een gemotoriseerd zweefvliegtuig gestart, of vinden zogenaamde sleepstarts plaats. Bij een sleepstart wordt een zweefvliegtuig de lucht ingetrokken door een gemotoriseerd vliegtuig. Ten behoeve van de opleiding voor het zweefvliegbrevet is het noodzakelijk om theoretische en praktische instructie te bieden in de belangrijkste startmethodes voor zweefvliegtuigen, zoals de lierstart en de sleepstart. De lierstart is de primaire startmethode. De sleepstart is noodzakelijk voor het behalen van het zweefvliegbrevet. Het aantal sleepstarts per jaar bedraagt circa 250 vluchten gedurende het zweefvliegseizoen.

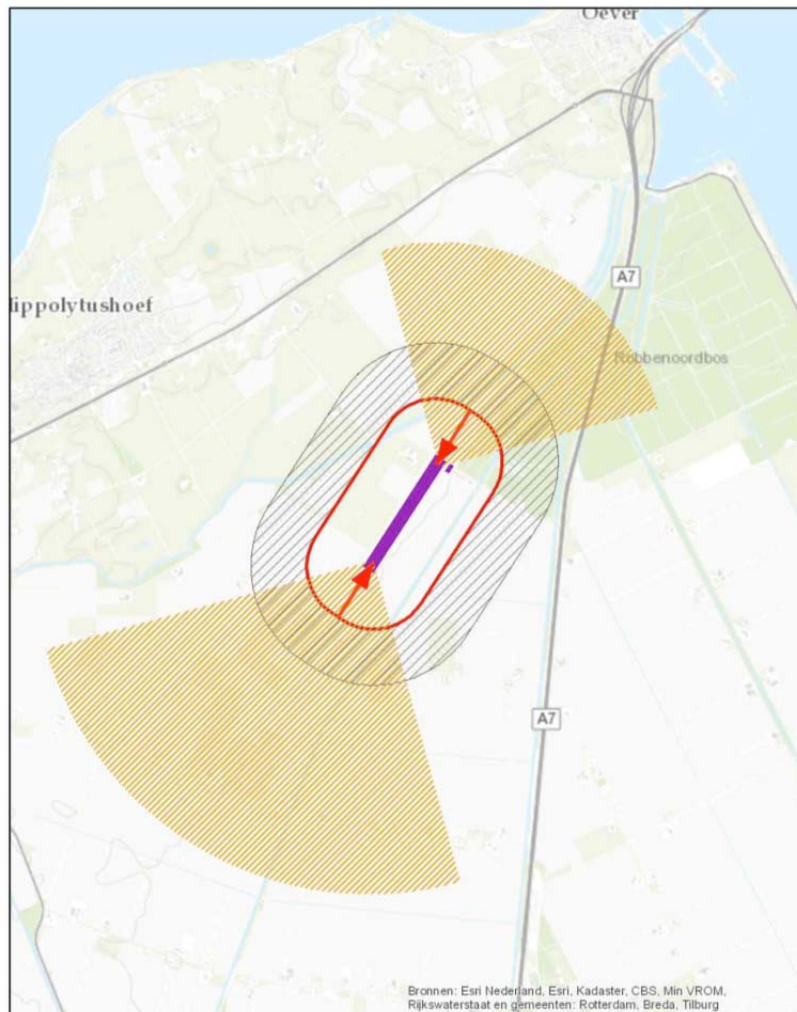


Figuur 2.3 Toekomstige lay-out zweefvliegterrein

Figuur 2.4 geeft een indicatie van de vliegroutes. Circa 70% van de vluchten wordt gestart in de richting van het zuidwesten, dit is de meest dominante windrichting. De landingsrichting is hoofdzakelijk noordoostelijk. Bij noordoostenwind, circa 30% van de jaarlijkse vluchten, wordt in tegenovergestelde richtingen gestart en geland. Het vervolg van de vluchten is afhankelijk van de weersomstandigheden, met name thermiek is hiervoor bepalend.

Aan het einde van de start, op het moment dat de lierkabel wordt losgekoppeld, vliegt het zweefvliegtuig op circa 500 meter hoogte. Bij het inzetten van de landing is de vlieghoogte circa 150 a 200 meter. Circa 15 tot 20 dagen per jaar wordt over de zuidwesthoek van het Robbenoordbos gevlogen, waarvan een merendeel landende vliegtuigen zal zijn. In de luchthavenregeling worden overigens beperkingen gesteld aan de mogelijkheid om boven het Robbenoordbos te vliegen. Boven het vaste land van Noord-Holland is met name thermiek te vinden die nodig is om hoogte te maken met het zweefvliegtuig. Boven water, zoals de Waddenzee en het IJsselmeer, is zelden thermiek aanwezig waardoor hierboven nauwelijks gevlogen wordt. Indien dit wel gebeurt is dit op circa 900 meter hoogte.





Figuur 2.4 Indicatieve ligging vliegroutes (bron: Bureau Waardenburg)

### Overige activiteiten

Overige activiteiten die op het terrein plaats vinden zijn een aparte opslag voor brandstof, opslagruimte voor tractoren, de lier, auto's, lasgassen en stikstof. Daarnaast is een werkplaats aanwezig voor het nodige onderhoud en een puntafzuiger voor polyester.



## 3. Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante planologische beleidskader beschreven vanuit het rijk (paragraaf 3.1), provincie (paragraaf 3.2) en de gemeente (paragraaf 3.3). Het initiatief om een zweefvliegveld te verplaatsen wordt in dit hoofdstuk aan dit beleidskader getoetst. De resultaten van de toetsing zijn te vinden in paragraaf 3.4.

### 3.1. Rijksbeleid

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Structuurvisie Windenergie op Land**

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028.

Voor zweefvliegvelden is geen specifiek ruimtelijk beleidskader vanuit het Rijk. Echter de verplaatsing van dit zweefvliegveld is onderdeel van het Windplan Wieringermeer, dat uitvoering geeft aan de nationale doelstellingen voor (duurzame) energie. Deze doelstellingen zijn voor windenergie verder geconcretiseerd in een eigen structuurvisie (zie hierna).

#### **Structuurvisie Wind op Land (SVWOL)**

Het ruimtelijk rijksbeleid voor (duurzame) energie beperkt zich tot grootschalige windenergie op land en op zee, gelet op de grote invloed op de omgeving en de omvang van deze opgave. Rijk en provincies zorgen voor het ruimtelijk mogelijk maken van de doorgroei van windenergie op land tot minimaal 6.000 MW in 2020.

Niet alle delen van Nederland zijn geschikt voor grootschalige winning van windenergie. Het Rijk heeft in de SVIR gebieden op land aangegeven die hiervoor kansrijk zijn op basis van de combinatie van landschappelijke en natuurlijke kenmerken, evenals de gemiddelde windsnelheid. Binnen deze gebieden heeft het Rijk in samenwerking met de provincies locaties voor grootschalige windenergie aangewezen. Deze gebieden zijn nader uitgewerkt in de structuurvisie 'Windenergie op land' (SVWOL). De Wieringermeer in de Kop van Noord-Holland is een van deze locaties. Daarnaast is in de SVWOL een taakstelling opgenomen per provincie. Het gaat om het aandeel (uitgedrukt in aantal MW elektrisch opwekkingsvermogen) dat per provincie geleverd wordt om te voldoen aan de doelstelling van het Rijk om in totaal 6.000 MW aan opwekkingscapaciteit voor windenergie in 2020 op landlocaties gerealiseerd te hebben. In de SVWOL is deze taakstelling voor alle provincies samen bepaald op 6.001 MW. Het Windpark Wieringermeer past in het rijksbeleid voor locaties voor het opwekken van windenergie en geeft daar invulling aan.

De verplaatsing van het zweefvliegveld maakt integraal deel uit van het windpark en geeft zodoende ook uitvoering aan dit rijksbeleid.

**Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

Voor een aantal doelstellingen van het ruimtelijke beleid van het Rijk (onderwerpen van belang voor het Rijk) is een algemene regeling opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

*Waddengebied*

In artikel 2.5 van het Barro is onder andere een regeling opgenomen om onaanvaardbare verstooring van het Waddengebied te voorkomen. Artikel 2.5.8 geeft een verbod op de aanleg van een nieuw vliegveld. Alleen in de gemeente Texel of Ameland is hiervoor uitbreiding mogelijk als dit noodzakelijk is voor het waarborgen van de vliegveiligheid. In artikel 2.5.3 lid 2 wordt verwezen naar kaart 4 bij het Barro waarin het waddengebied is aangewezen. Hieruit blijkt dat de nieuwe locatie van het zweefvliegveld buiten het waddengebied ligt, waardoor het verbod niet geldt (Figuur 3.1).



Figuur 3.1 Toetsingsgebied Waddenzeegebied (bron: Pondera Consult)

## 3.2. Provinciaal beleid

### **Structuurvisie Noord-Holland 2040 (1<sup>e</sup> herziening 2011)**

Het provinciale ruimtelijke en milieubeleid is neergelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De structuurvisie is vastgesteld in 2010 en heeft in 2011 de eerste herziening ervan doorgevoerd.

#### *Windenergie*

Het provinciale beleid is gericht op een taakstelling dat in 2020 685,5 MW aan (grootschalige) windenergie in de provincie is gerealiseerd. De locatie Wieringermeer is daarbij nadrukkelijk aangewezen als locatie voor grootschalige windenergieprojecten. Het Windpark Wieringermeer past in het provinciale beleid voor locaties voor het opwekken van windenergie en geeft daar invulling aan. De verplaatsing van het zweefvliegveld maakt integraal deel uit van het windpark en geeft zodoende ook uitvoering aan dit provinciale beleid.

#### *Ecologische Hoofdstructuur*

Voor de verplaatsing van het zweefvliegveld is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ruimtelijk van belang. De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. Een groot deel hiervan is bestaande natuur, waaronder twee parken en een aantal Europees beschermde Natura 2000 gebieden. Deze laatste worden ook beschermd door de Natuurbeschermingswet (NBwet). Voor de EHS-gebieden geldt het 'nee, tenzij-beginsel': activiteiten die de EHS significant aan kunnen tasten zijn niet toegestaan, tenzij:

- sprake is van een groot openbaar belang;
- geen andere mogelijkheden voor de activiteit voor handen zijn;
- en de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

De provincie Noord-Holland heeft deze benadering uitgewerkt in een regeling in de ruimtelijke verordening (zie hierna).

### **Provinciale Ruimtelijke Verordening**

In februari 2014 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening door de Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.

#### *Overige vormen van verstedelijking en ruimtelijke kwaliteitseisen*

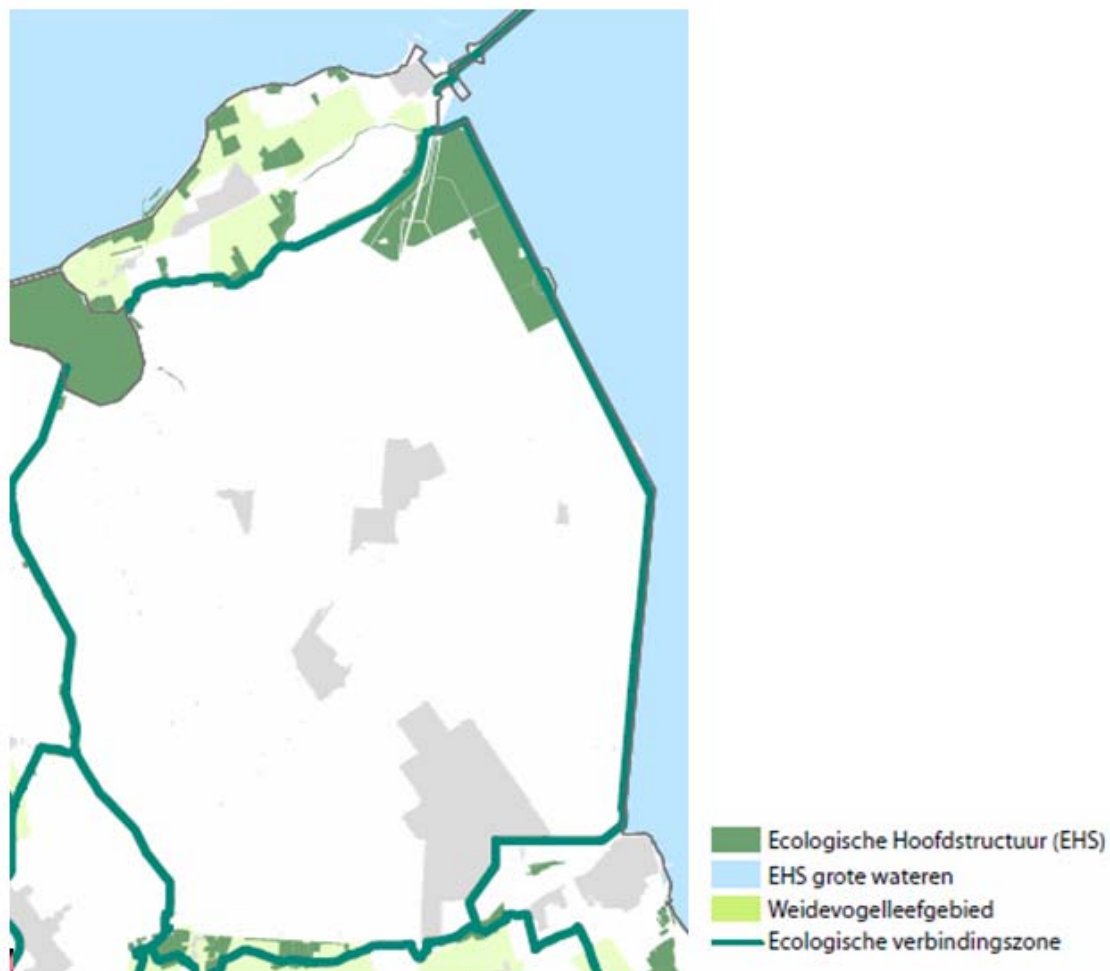
Hoofdstuk 4 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) betreft regels voor het landelijk gebied. De provincie wil kunnen sturen op ontwikkelingen die de openheid van het landelijk gebied kunnen beïnvloeden. Artikel 14 geeft aan dat nieuwe verstedelijking in het landelijk gebied mogelijk is indien noodzaak wordt aangetoond, het niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en aan de kwaliteitseisen van artikel 15 wordt voldaan. Hierbij wordt verwezen naar de uitgangspunten van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (hierna: Leidraad) van juni 2010.

- Rekening wordt gehouden met de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden, openheid van het landschap met daarbij de stilte en duisternis, historische structuurlijnen en cultuurhistorische objecten.
- Rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap, de ordeningsprincipes, bebouwingskarakteristieken ter plaatse en de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op de kwaliteiten van het landschap op te heffen.

Recreatieve voorzieningen, zoals het zweefvliegveld, vallen onder het begrip 'verstedelijking', zoals genoemd in artikel 14 van de PRV. Omdat sprake is van 'nieuwe verstedelijking' wordt in paragraaf 4.5 aandacht besteed aan de criteria uit de Leidraad om aan te tonen dat voldaan wordt aan de door de provincie gehanteerde uitgangspunten. Daarnaast wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) door het provinciebestuur om advies gevraagd in de besluitvormingsprocedure voor deze omgevingsvergunning.

### *Ecologische Hoofdstructuur en provinciale Ecologische Verbindingszones*

Artikel 19 van de PRV heeft als doel het behoud en de ontwikkeling van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones. Leden 3 tot en met 5 bevatten de uitwerking van het 'nee, tenzij-beginsel' en de compensatieplicht. Een 'dubbele compensatieplicht' wordt in de PVR uitgesloten. Zowel de EHS, als de regeling over het weidevogelleefgebied (zie hierna) heeft een eigen planologisch beschermingsregime. De compensatieverplichtingen op grond van beide regelingen worden op een locatie met beide aanduidingen niet bij elkaar opgeteld. De compensatieplicht op EHS (art. 19) gaat hierbij voor op de compensatieplicht voor weidevogelleefgebied (art. 25). Het plangebied is gelegen buiten de EHS en ecologische verbindingzones, waardoor geen compensatieplicht van toepassing is (figuur 3.2).



Figuur 3.2 Uitsnede kaart Ecologie, EHS en weidevogelleefgebieden in de omgeving nieuwe locatie zweefvliegveld (Bron: Provinciale Ruimtelijke Verordening 2014)

### *Weidevogelleefgebieden*

Artikel 25 van de PRV heeft als doel de leefgebieden van weidevogels te beschermen. Het wordt als onwenselijk beschouwd dat nieuwe bouw mogelijkheden worden toegekend in open gebieden. Indien het toch noodzakelijk blijkt dat een deel van het weidevogelleefgebied moet wijken voor een andere functie is een compensatieplicht opgesteld. De omvang van de compensatie wordt bepaald door het oppervlakte weidevogelleefgebied dat wordt verstoord, versnipperd op vervangen door een andere functie. Aangezien de nieuwe locatie van het zweefvliegveld niet is gelegen in een aangewezen weidevogelleefgebied (zie figuur 3.2, het gaat om de locatie Wieringen die licht groen is aangegeven), geldt voor de verplaatsing van het zweefvliegveld geen compensatieplicht.

## Provinciale Milieuerordering

De Provinciale Milieuerordering (PMV) is gebaseerd op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet Bodembescherming (Wbb).

### Stiltegebieden

In artikel 4.1.2 van de PMV zijn stiltegebieden aangewezen. Dit zijn gebieden, waaronder het Robbenoordbos en Polder Waard-Nieuwland, waarvoor regels gelden voor het voorkomen of beperken van geluidshinder (zie figuur 3.3). Op grond van de PMV zijn twee regelingen van toepassing die beogen de kwaliteit 'stilte' nader te reguleren in deze gebieden.

1. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een milieuhinderlijke inrichting moet door het bevoegd gezag rekening worden gehouden met de richtwaarde van 35 dB(A) voor het equivalent geluidsniveau ( $L_{aeq}$ ) op 50 meter afstand van de inrichting. Alleen in geval van grote maatschappelijke belangen kan hiervan worden afgeweken.
2. Daarnaast geldt op grond van artikel 4.3.1 van de PMV een verbod op het verrichten van bepaalde handelingen in stiltegebieden. Onder andere het gebruik van een gemotoriseerd vliegtuig is in stiltegebieden niet toegestaan.

Ten behoeve van deze ruimtelijke onderbouwing is relevant of voldaan kan worden aan de richtwaarde voor geluid uit de PMV.

Ook moet antwoord worden gegeven op de vraag of de verbodsbepaling uit artikel 4.3.1 van de PMV de uitvoering van de beoogde verplaatsing van het zweefvliegveld in de weg staat. Geconcludeerd wordt dat dit niet het geval is. In artikel 4.1.1 van de PMV wordt namelijk verwezen naar het begrip 'luchtvaartuig' zoals opgenomen in artikel 21 Besluit burgerluchthavens. In dat artikel worden gemotoriseerde zweefvliegtuigen en vliegtuigen voor sleepstarts niet als luchtvaartuig aangewezen. Daarmee is het verbod niet op deze luchtvaartuigen van toepassing en staat deze bepaling niet aan de beoogde verplaatsing van het zweefvliegveld in de weg.

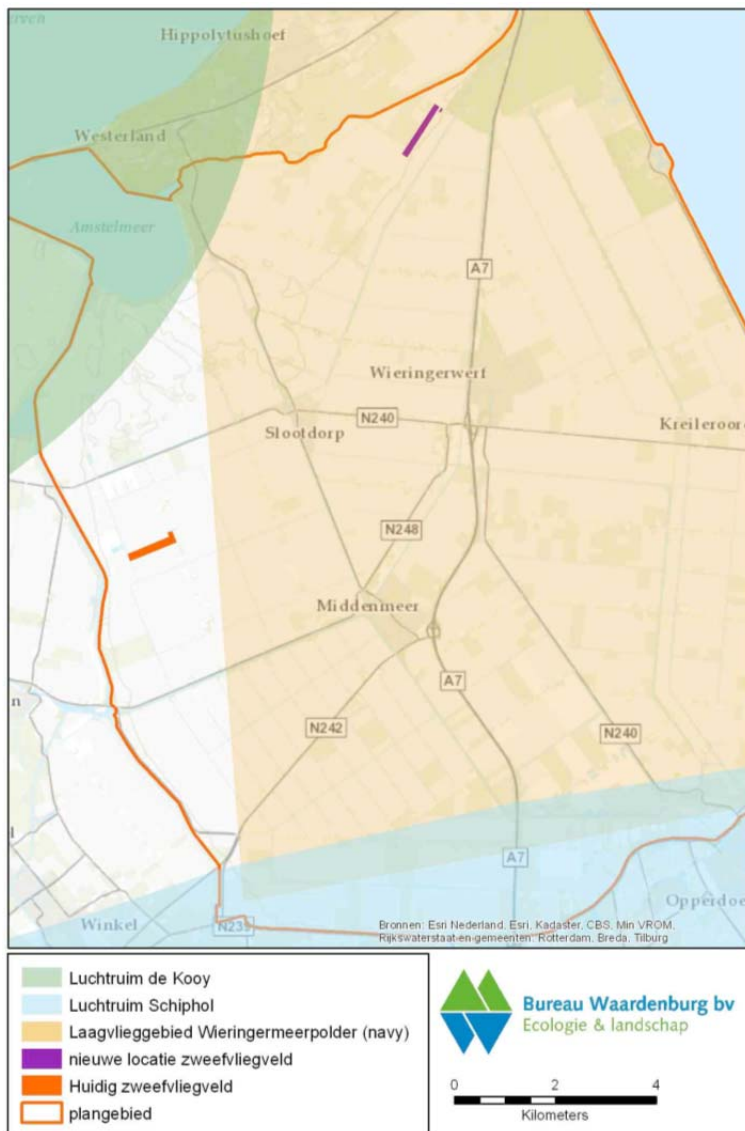


Figuur 3.3 Stiltegebieden (licht groen) rondom nieuwe locatie zweefvliegveld (bron: Provincie Noord Holland)

### Luchthavenregeling

Sinds november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens – RBML' in werking getreden. De provincies zijn sindsdien bevoegd gezag voor beslissingen over het 'landzijdige' gebruik van het luchthavengebied. Hieronder vallen de ruimtelijke indeling en milieugebruiksruimte. Denk hierbij aan geluid, externe veiligheid en het aantal vliegtuigbewegingen. De invulling van deze bevoegdheid omvat het opstellen en handhaven van luchthavenbesluiten, luchthavenregelingen en ontheffingen voor luchtvaartactiviteiten van tijdelijke en uitzonderlijke aard. De rijksoverheid blijft bevoegd voor de 'luchtzijdige' aspecten zoals het luchtruimgebruik en alle veiligheidsaspecten.

De provincie Noord-Holland stelt een luchthavenregeling vast voor de luchthavens voor de kleine en recreatieve luchtvaart, zo ook voor de nieuwe locatie van het zweefvliegveld. De aanvraag hiervoor is reeds bij de provincie ingediend en de besluitvorming vindt parallel aan de besluitvorming rondom deze omgevingsvergunning plaats. De aanvraag wordt getoetst aan de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens, de Europese richtlijn voor omgevingslawaaier en het aanwezige Plaatsgebonden Risico. Figuur 3.4 geeft een indicatie van beperkende vliegactiviteiten rondom de nieuwe locatie van het zweefvliegveld.



Figuur 3.4 Overzichtskartaal beperking in relatie tot vliegactiviteit (bron: Bureau Waardenburg)



### 3.3. Gemeentelijk beleid

#### Gemeentelijke structuurvisie Windplan Wieringermeer

Zoals eerder genoemd is het zweefvliegveld onderdeel van het Windpark Wieringermeer. Ten behoeve van dit windpark is het Windplan Wieringermeer (hierna: het windplan) door de gemeente Hollands Kroon vastgesteld. Het windplan heeft de status van een ruimtelijke structuurvisie in de Wieringermeer zijn namelijk lijnvormige windparken en solitaire windturbines bij boerenerven gerealiseerd. In de loop van de jaren zijn windturbines efficiënter en groter geworden. De verwachting is dat dit zich nog verder ontwikkelt. Naar aanleiding dat de gemeente van mening is dat de beschikbare ruimte voor windenergie beter benut kan worden, is de Structuurvisie Windplan Wieringermeer opgesteld. Het Windplan is een integrale visie op de ontwikkeling van windenergie in de Wieringermeer met als uitgangspunt 'meer energie in een mooier landschap'.

In het Windplan staan de volgende opgaven:

- Uitbreiding van het Windturbinetestpark ECN;
- Verantwoorde opschaling van de bestaande lijnopstellingen van windturbines;
- De herstructurering van de bestaande solitaire windturbines.

Het Windplan wordt gezien als één totaalproject, waarbij wordt gestreefd naar volledige herstructurering van de bestaande windturbines in de Wieringermeer. Het is van belang dat de ruimtelijk-functionele samenhang gewaarborgd is. ZC Den Helder is een van de belanghebbenden in de Wieringermeer met betrekking tot het Windplan. De gekozen opstelling van windturbines in het model 'Opgerekte Boogspant + Uitbreiding Kleitocht' leidt ertoe dat in de toekomst de vliegveiligheid van de zweefvliegers niet gegarandeerd kan worden op de huidige locatie aan de Ulkeweg. Zodoende is de verplaatsing van het zweefvliegveld onderdeel geworden van het Windplan. De verplaatsing van het zweefvliegveld past daarmee binnen -en geeft uitvoering aan- het gemeentelijk beleid.

### 3.4. Conclusie

Als onderdeel van het Windplan Wieringermeer past de verplaatsing van het zweefvliegveld binnen -en geeft de uitvoering aan- het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Vanuit het relevante beleidskader gelden enkele randvoorwaarden waaraan de verplaatsing van het zweefvliegveld getoetst moet worden.

- Op grond van het provinciale ruimtelijke beleid geldt als randvoorwaarde dat getoetst moet worden aan de kwaliteitseisen die zijn gebaseerd op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Dit komt in hoofdstuk 4 verder aan bod.
- Conform het bepaalde in het derde lid van artikel 15 van de PRV wordt in het kader van de verdere besluitvormingsprocedure deze ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de provinciale adviescommissie (ARO).
- Ten behoeve van deze ruimtelijke onderbouwing is een toetsing uitgevoerd op de richtwaarde die geldt voor de in de PMV aangegeven stiltegebieden. Deze toetsing is opgenomen in hoofdstuk 4.



## 4. Sectorale toetsen

In dit hoofdstuk vindt de toetsing plaats van het voornemen om het zweefvliegveld te verplaatsen aan het relevante sectorale beleid en wet- en regelgeving. Het gaat daarbij om de effectbeschrijving van het voornemen op de aspecten 'geluid', 'natuur', 'externe veiligheid', en 'archeologie en landschap'. Dit hoofdstuk sluit af met een samenvattende conclusie.

### 4.1. Geluid

#### 4.1.1. Toetsingskader

##### Bedrijven en milieuzonering

Voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsactiviteiten geldt dat in het kader van een ruimtelijk plan of besluit milieuzonering wordt toegepast. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (editie 2009). Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Tussen milieugevoelige functies en milieubelastende functies worden richtafstanden aangehouden teneinde de kans op het ontstaan van nieuwe milieuhinder tot een minimum te beperken. Indien niet aan de richtafstand kan worden voldaan, dient door middel van specifiek onderzoek te worden bepaald of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij wordt in eerste instantie getoetst aan de richtwaarden die behoren bij het gebiedstype dat van toepassing is op het gebied waarin de betrokken milieugevoelige functies zijn gelegen. Het beoogde zweefvliegveld en omgeving wordt getypeerd als 'rustig buitengebied' waarvoor een etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau voor geluid wordt gehanteerd van 45 dB(A).

##### Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit

Het zweefvliegveld vormt een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer (Wm). Op grond van de Wm en het Activiteitenbesluit zijn de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit van toepassing op de inrichting, voor zover het de activiteiten op het vliegveldterrein zelf betreft. Op grond van het Activiteitenbesluit mag het equivalente geluidniveau ( $L_{Aeq}$ ) bij woningen van derden niet meer bedragen dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en de nachtperiode. Piekgeluidniveaus  $L_{Amax}$  mogen ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen de waarden van 70, 65 en 60 dB(A) niet overschrijden in respectievelijk de dag-, de avond- en nachtperiode.

Omdat het zweefvliegveld van 10.00 uur tot hooguit 20.00 uur 's avonds in gebruik is, is de normstelling voor de nachtperiode niet van belang bij de toetsing aan de geluidsnormen.

##### Luchthavenregeling

Het beoordelen van de geluidsbelasting van gemotoriseerd vliegtuigverkeer (met een sleepvliegtuig of de zelfstartende zweefvliegtuigen) valt niet binnen de werkingssfeer van de Wm. De geluidbelasting vanwege het gemotoriseerd vliegverkeer wordt door de provincie beoordeeld in het kader van de Luchthavenregeling. Beoordeeld wordt het geluidniveau in  $L_{den}$ .

### **Geluidsnormering vanwege de aanwijzing als provinciaal stiltegebied**

Vanwege de ligging van het zweefvliegveld in een stiltegebied, geldt de norm uit de PMV (zie hoofdstuk 3) voor het geluidniveau  $L_{Aeq}$  van maximaal 35 dB(A) op een afstand van 50 m uit de grens van de inrichting.

#### **4.1.2. Beoordeling**

Ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn verwoord in een separate rapportage die deel uitmaakt van de aanvraag om omgevingsvergunning. In onderstaande paragrafen zijn de bevindingen en conclusies uit dit verkort onderzoek weergegeven.

#### **Geluidsbelasting van de grondactiviteiten**

Ter plaatse van woningen van derden bedraagt het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, vanwege de grondgebonden activiteiten binnen de inrichting, maximaal 44 dB(A) in de dagperiode en 41 dB(A) in de avondperiode. Deze waarden zijn berekend voor de meest nabij gelegen woning. Voor overige woningen geldt dat lagere geluidbelastingen zijn berekend. De geluidbelasting wordt in hoofdzaak bepaald door de tractor die wordt gebruikt om de lierkabel terug te brengen.

Om de etmaalwaarde te bepalen moet het geluidniveau in de nacht worden vermeerderd met 10 dB(A) of het geluidniveau in de dag- of avondperiode worden vermeerderd met 5 dB(A). De hoogste waarde bepaalt de etmaalwaarde. In dit geval bedraagt de etmaalwaarde voor de geluidbelasting ter plaatse van woningen maximaal 46 dB(A), waarbij duidelijk is dat de geluidbelasting in de avondperioden bepalend is voor de etmaalwaarde. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de woning nagenoeg kan worden voldaan aan de richtwaarde van 45 dB(A) die op grond van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' wordt aangehouden voor woningen binnen het gebiedstype 'rustig buitengebied'.

Wanneer wordt getoetst aan grenswaarden uit het Activiteitenbesluit blijkt dat bij alle woningen in de omgeving aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ruimschoots wordt voldaan. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rapportage van het akoestisch onderzoek.

In het akoestisch onderzoek zijn tevens de maximale geluidniveaus (piekgeluidniveaus) berekend en getoetst. Toevalligerwijs bedraagt het maximale geluidniveau ter plaatse van woningen van derden eveneens maximaal 46 dB(A). Het piekgeluid wordt veroorzaakt door de lier, de tractor en dichtslaan de autoportieren. Aan de normen voor de piekgeluidniveaus wordt bij alle woningen van derden, zowel in de dag- als de avondperiode, ruimschoots voldaan.

#### **Geluidsbelasting als gevolg van het gemotoriseerd luchtverkeer**

De geluidbelasting als gevolg van het gemotoriseerd luchtverkeer is afgeleid van het huidige verkeer op de locatie aan de Ulkeweg. De maatgevende geluidscontour van  $L_{den}$  56 dB blijft daar binnen de grenzen van de inrichting. Omdat op de nieuwe locatie van het zweefvliegveld evenveel gemotoriseerd vliegverkeer zal plaatsvinden, wordt aangenomen dat deze contour op de nieuwe locatie aan de Hippolytushoeverweg ook binnen de grenzen van de inrichting blijft.

#### **Stiltegebied**

Op een afstand van 50 meter vanuit de inrichting treden equivalente beoordelingsniveaus  $L_{Aeq}$  op tot maximaal 51 dB(A). De hoogste niveaus treden op rond het noordelijke deel van het terrein. De normstelling uit de PMV van 35 dB(A) wordt hiermee overschreden. De geconstateerde overschrijding van de richtwaarde uit de PMV voor het equivalente beoordelingsniveau moet door het bevoegd gezag (het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hollands Kroon) worden beoordeeld in het kader van de toetsing van de omgevingsvergunning voor een milieuhinderlijke inrichting. Hiervoor moeten argumenten worden aangedragen die een groot maatschappelijk belang betreffen.

Argumenten om de geconstateerde overschrijding aanvaardbaar te achten zijn te vinden in de volgende overwegingen.

- De verplaatsing van het zweefvliegveld naar de locatie van de Hippolytushoeverweg maakt deel uit van het Windplan. Het Windplan dient de doelstellingen van zowel het Rijk, de provincie en de gemeente om de doelstellingen te kunnen behalen voor het opwekken van duurzame energie door middel van windenergie. Dit is een doelstelling die een groot maatschappelijk belang dient zoals in de PMV wordt bedoeld.
- De keuze voor de locatie Hippolytushoeverweg is tot stand gekomen aan de hand van een aantal zoekcriteria (zie bijlage 1 en paragraaf 2.2). Aan de hand van zowel technische eisen (lengte, breedte, oriëntatierichting etc.) als beleidsmatige wensen (ligging in de Wieringermeer, op voldoende afstand van de woonkernen) is gebleken dat slechts een tweetal locaties in de Wieringermeer geschikt en beschikbaar zijn om het zweefvliegveld te kunnen huisvesten. Aan deze keuze is de consequentie verbonden dat in het stiltegebied het zweefvliegveld wordt aangelegd. Het met de verplaatsing van het zweefvliegveld verbonden groter maatschappelijk belang voor het Windplan rechtvaardigen deze keuze.
- De aard van de activiteiten op het zweefvliegveldterrein staat tot slot niet op gespannen voet met de ligging in een stiltegebied. Het aantal gemotoriseerde vluchten is immers beperkt, het gaat in hoofdzaak om het niet-gemotoriseerd zweefvliegen. De activiteiten vinden voorts slechts gedurende een deel van de week plaats en alleen in een deel van het jaar (het voor- tot en met het najaar).

#### **4.1.3. Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat wordt voldaan aan de normstelling voor de geluidsbelasting van inrichtingen voor zover het de grondactiviteiten op het zweefvliegveldterrein betreft. Ter plaatse van de omliggende woningen wordt, op één woning na, aan de richtwaarde van 45 dB(A) voor de etmaalwaarde voldaan. Voor alle woningen in de omgeving geldt dat ruimschoots aan de grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dag- en de avondperiode wordt voldaan. Ook voor de piekgeluidniveaus geldt dat ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Geconcludeerd wordt dat na uitvoering van het project sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Op basis van de bedrijfsvoering op de huidige locatie wordt aangenomen dat ook op de nieuwe locatie kan worden voldaan aan de normstelling voor geluid voor het gemotoriseerde luchtvaartverkeer. Ten aanzien van de overschrijding van de richtwaarde voor het equivalente geluidsbeoordelingsniveau uit de PMV, vanwege de ligging in een stiltegebied, wordt geconcludeerd dat argumenten voor handen zijn om medewerking te verlenen aan de ontheffing van de richtwaarde of aanpassing van de begrenzing van het stiltegebied. De overschrijding van de richtwaarde staat vergunningverlening niet in de weg.

## 4.2. Ecologie

### 4.2.1. Toetsingskader

#### **Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998**

De Natuurbeschermingswet 1998 is van belang vanuit het oogpunt gebiedsbescherming. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van EZ (voormalig ministerie van EL&I/LNV) aangewezen Natura 2000-gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van EZ (voormalig ministerie van EL&I/LNV) aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden. Voorbeelden hiervan zijn; verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van EZ (voormalig ministerie van EL&I/LNV). De speciale beschermingszones (bedoeld onder a) hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het project niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen Nb-wetvergunning zal kunnen worden verkregen.

#### **Gebiedsbescherming: EHS**

De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt (zie hoofdstuk 3).

#### **Soortenbescherming**

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Staatssecretaris van EZ. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- a. er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en dwingende reden van groot openbaar belang);
- b. er geen alternatief is;
- c. geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

Met betrekking tot vogels hanteert het Ministerie van EZ de volgende interpretatie van artikel 11: De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. De Ffw is in zoverre voor de verplaatsing van het zweefvliegveld van belang, dat bij de voorbereiding van het project moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

#### **4.2.2. Onderzoek**

Ten behoeve van de aanvraag om omgevingsvergunning is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn verwoord in een separate rapportage die deel uitmaakt van de vergunningaanvraag. In onderstaande paragrafen zijn de bevindingen en conclusies uit dit onderzoek verkort weergegeven.

#### **Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet**

##### *Natura-2000 gebieden*

##### Broedvogels

Van de broedvogels waarvoor Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer zijn aangewezen, heeft alleen de lepelaar een relatie met het plangebied. Lepelaars van de kolonies bij Den Oever en Onderdijk foerageren in aanzienlijke aantallen in de Dijksgatsweide. Potentieel kunnen deze lepelaars verstoord worden door overvliegende zweefvliegtuigen. Hierdoor kan het gebied minder geschikt zou worden voor de lepelaars. Het betreft alleen vliegtuigen die in noordoostelijke richting opstijgen op dagen dat er thermiek is. Dit is op circa 10 tot 15 dagen per jaar het geval. De zweefvliegtuigen vliegen in noordoostelijke richting tot maximaal 2 kilometer van het vliegveld onder de 900 meter hoogte (gemiddeld 500 meter hoog), zodat de afstand tussen vliegtuigen en Dijksgatsweide minimaal 1 kilometer is. De vliegtuigen zwenken doorgaans snel af in zuidwestelijke richting, waardoor hooguit zeer incidenteel boven Dijksgatsweide gevlogen zal worden. Om deze redenen zullen lepelaars die op de Dijksgatsweide foerageren ook hooguit incidenteel verstoord worden door de vliegtuigen. Behalve in de Dijksgatsweide foerageren lepelaars in mindere mate in de polders direct ten westen van de Dijksgatsweide en op Wieringen. Dit foerageergebied overlapt in geringe mate met het gebied waarboven regelmatig op hoogtes onder 500 meter gevlogen wordt. Op een beperkt aantal dagen wordt boven dit gebied gevlogen. Verstoring van de foeragerende lepelaars kan in dit gebied niet helemaal worden uitgesloten. Het overlappende gebied betreft slechts een klein deel van het foerageergebied, waardoor de lepelaars makkelijk naar andere foerageerlocaties kunnen uitwijken en zal de draagkracht van het gebied voor foeragerende lepelaars niet verminderen, evenmin als het gebruik van het gebied.

Op Wieringen en aan de kust bij Den Oever broedt behalve de lepelaar een aantal andere vogelsoorten waarvoor de omliggende Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Het betreft soorten als visdief, noordse stern, dwergstern, kluut, kemphaan, bontbekplevier, strandplevier en porseleinhoen. Verstoring van deze vogelsoorten is niet aan de orde omdat de zweefvliegtuigen niet over deze broedgebieden vliegen of, op een enkele dag per jaar, op een hoogte boven 900 m. Bij die hoogte zijn versturende effecten door zweefvliegtuigen uitgesloten.

##### Niet-broedvogels

De geplande nieuwe locatie van het zweefvliegveld ligt niet in de belangrijkste foerageergebieden van zwanen, ganzen en eenden in de Wieringermeer. Hoewel het landgebruik op het perceel zal veranderen (gras), zal geen substantieel oppervlak foerageergebied verdwijnen. Omdat in de wintermaanden, wanneer ganzen en zwanen in het gebied aanwezig zijn, niet gevlogen wordt, is geen overlap in tijd met aanwezigheid van foeragerende ganzen, eenden en zwanen in de Wieringermeer en blijft het omringende foerageergebied onveranderd bruikbaar. Alleen in oktober, wanneer nog gevlogen kan worden terwijl de ganzen en zwanen al in het gebied arriveren, kan enige verstoring optreden. Dit zal hooguit een enkele dag tot een paar dagen betreffen, in een gebied tot maximaal circa 5 kilometer afstand van het vliegveld. In de loop van maart vertrekken de laatste overwinterende zwanen en ganzen uit het gebied naar de broedgebieden, dus in het voorjaar zal nauwelijks overlap zijn in vliegactiviteit en aanwezigheid van ganzen of zwanen. In de beperkte periode dat sprake is van overlap in vliegactiviteit van zweefvliegtuigen en aanwezigheid van ganzen en zwanen is voldoende alternatief foerageergebied in de omgeving voorhanden, waar de ganzen en zwanen naar uit kunnen wijken.

Wieringen herbergt een groot aantal hoogwatervluchtplaatsen voor vogelsoorten die op het wad foerageren. Dit betreft met name de Waddenkust van Wieringen, maar ook op de weilanden en in twee eendenkooien kunnen zich verschillende vogelsoorten die beschermd zijn in de omliggende gebieden met grote aantallen verzamelen. Dit betreft in belangrijke mate soorten waarvoor de Waddenzee is aangewezen als Natura 2000-gebied, zoals een veelheid aan steltloperssoorten, meeuwen, eenden en ganzen. Bij thermisch weer en noordoostelijke wind (10 tot 15 dagen per jaar) kunnen vliegtuigen rond een hoogte van 500 meter en tot een afstand van 2 kilometer van het vliegveld zoeken naar een thermiekbekel, waarbij ze ook boven Wieringen kunnen komen. Zweefvliegtuigen zwenken in verband met thermiek doorgaans direct af naar het zuidwesten, waardoor slechts incidenteel boven Wieringen gevlogen worden. Er zal geregeld worden gevlogen boven het hoekje direct ten noorden van het vliegveld dat binnen het reguliere vliegcircuut van het vliegveld valt. In dit deel zijn echter geen hoogwatervluchtplaatsen. Bovendien zal op een enkele dag per jaar op een hoogte van meer dan 900 meter over Wieringen worden gevlogen. Omdat zowel het aantal vliegbewegingen als het overvlogen deel van Wieringen beperkt is, terwijl het merendeel van de betreffende relevante soorten zich buiten het overvlogen gebied bevindt, geldt dat voor rustende en foeragerende vogels uit Waddenzee en IJsselmeer verstoring door zweefvliegtuigen hooguit incidenteel aan de orde is.

De aanleg van het nieuwe zweefvliegveld heeft geen significante negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer gedurende de aanleg- en gebruiksfase.

#### **Gebiedsbescherming: EHS**

De locatie van het zweefvliegveld zelf ligt buiten de EHS. De vliegactiviteit vanuit de voorkeurslocatie zal wel boven EHS-gebieden plaatsvinden. Het aangrenzende Robbenoordbos en het Amstelmeerkanaal ten noorden van het zweefvliegveld zijn onderdeel van de EHS.

Door de vliegactiviteit boven het gebied verandert het ruimtebeslag van deze gebieden niet. Doordat uitsluitend met zweefvliegtuigen wordt gevlogen, zonder motoraandrijving, is ook geen sprake van aantasting van de stilte in het gebied. Wel kan verstoring van fauna optreden, waarvoor het Robbenoordbos een belangrijke positie in de EHS inneemt. Deze verstoring wordt met name veroorzaakt door landende vliegtuigen in de zuidoosthoek van het vliegveld, die op een hoogte van 150 tot 200 meter overvliegen op circa 35 tot 50 dagen per jaar. De verstoringafstand van zangvogels in de broedperiode is doorgaans beperkt tot enkele tientallen meters. De verstoringafstand van roofvogels ten opzichte van vliegtuigen is niet goed bekend. Verstoring van deze groep wordt op basis van waarnemingen op zweefvliegveld Terlet bij Arnhem uitgesloten. Hier bevinden zich nestelende haviken, buizerds en sperwers op korte afstand van de landingsbaan. Eventuele verstoring van fauna in dit deel van het Robbenoordbos is dermate gering dat het niet als een significante aantasting van het gebied wordt gezien.

Het functioneren van het Robbenoordbos als natuurlijke leefomgeving voor fauna waarvoor het Robbenoordbos in de EHS een belangrijke positie inneemt, komt niet in gevaar.

#### **Weidevogelleefgebieden**

De weidevogelleefgebieden op Wieringen liggen buiten de invloedssfeer van het vliegveld. De zweefvliegtuigen zullen enkel op grote hoogte boven Wieringen vliegen en in zuidwestelijke richting afzwenken naar het vaste land. Dit betekent dat de voorziene verplaatsing van het zweefvliegveld in het kader van Windpark Wieringermeer geen effect zal hebben op weidevogelleefgebieden (Dijkgatweide en Eiland Wieringen).



## Soortbescherming

### *Vogels*

In het plangebied en de directe omgeving broeden diverse soorten vogels. Dit betreft onder andere soorten die in het riet broeden in de Klievertocht, gelegen in het zuidelijk deel van het plangebied. In de aanlegfase dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten van vogels. Het verstoren van in gebruik zijnde nesten, dient te allen tijde te worden voorkomen. Een maatregel hiervoor kan zijn door in de aanlegfase buiten het broedseizoen te werken. Het uitvoeren van werkzaamheden binnen het broedseizoen is mogelijk indien is vastgesteld dat met deze werkzaamheden geen in gebruik zijnde nesten van vogels worden verstoord of vernietigd. Voor het broedseizoen kan geen standaard periode worden aangegeven, dit verschilt namelijk per soort. Globaal is het broedseizoen in de periode van maart tot half augustus.

In de gebruiksfase dient gedurende het hele jaar rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van beschermde nestplaatsen van vogels. Van soorten waarvan het nest gedurende het hele jaar beschermd is nestelen in de directe omgeving kerkuil, sperwer, havik en buizerd. Als gevolg van de activiteiten van de zweefvliegtuigen mag de functionaliteit van deze beschermde nesten niet in het geding komen. Soorten die in de nacht actief zijn, zoals de kerkuil, ondervinden geen hinder van de vliegbewegingen van zweefvliegtuigen.

De vliegbewegingen van de zweefvliegtuigen vinden plaats in de broedperiode van vogels, met name tijdens de weekenden en op woensdagen tijdens goed weer. Afhankelijk van de wind wordt opgestegen op de thermiek aan de noord of zuidkant van het vliegveld. De zweefvliegtuigen vliegen bij het zoeken naar thermiek op meer dan 500 meter hoogte. Bij het landen zal lager over de nestplaatsen van genoemde soorten gevlogen worden, tot ongeveer op 150 tot 200 meter hoogte over het Robbenoordbos. Zweefvliegtuigen maken nauwelijks geluid waardoor van geluidsverstoring geen sprake is.

Genoemde vogelsoorten nestelen op uiteenlopende locaties, zoals verkeerspleinen, steden en bedrijfsterrainen, waar veel verstoring door menselijke activiteiten plaatsvindt. Ook op zweefvliegveld Terlet bij Arnhem zijn nestlocaties van buizerd, havik en sperwer aanwezig. De keuze voor het vestigen van een territorium is vooral afhankelijk van het aanbod aan voedsel. Deze territoriumkeuze is al ruim voordat gestart wordt met het zweefvliegen (half maart) gemaakt. Deze keuze kan dus niet beïnvloed zijn door de aanwezigheid van zweefvliegtuigen. Mogelijk dat de nestplaats na het eerste jaar binnen het territorium wordt verschoven naar een locatie waar de vliegactiviteiten lager zijn. In de omgeving zijn echter voldoende alternatieve nestgelegenheden beschikbaar.

De functionaliteit van de beschermde nesten van sperwer, havik en buizerd is als gevolg van het af en aan vliegen van zweefvliegtuigen niet in het geding. Van het overtreden van verbodsbepalingen is dan ook geen sprake. Wanneer het gemotoriseerde startvliegtuig bij landing het Robbenoordbos mijdt, zal ook dit vliegtuig niet tot verstoring van bovengenoemde soorten leiden.

Voor de bruine kiekendief is de Wieringermeer landelijk gezien een belangrijk broedgebied. Bij het huidige zweefvliegveld aan de Ulkeweg is vastgesteld dat bruine kiekendieven weinig reactie vertonen op de aanwezigheid van zweefvliegtuigen in de lucht. In de directe omgeving van het plangebied nestelen regelmatig bruine kiekendieven. Mogelijk zal daardoor bij de ingebruikname van de nieuwe locatie van het zweefvliegveld een nestlocatie ongeschikt worden wanneer dit dichtbij het vliegveld ligt. De kiekendieven nestelen daar waar rietkragen (met name overjarig riet) aanwezig is in de oevers van de watergangen. Dergelijke locaties zijn overal in de omgeving te vinden. Dit betekent dat er alternatieven voor de bouw van een nest beschikbaar zijn. De verplaatsing van het vliegveld heeft om deze redenen geen gevolgen voor de landelijke (en lokale) gunstige staat van instandhouding.

*Vleermuizen*

Ten behoeve van de vlieg- en verkeersveiligheid worden de populieren langs de Hippolytushoeverweg getopt tot circa 4 meter hoogte. Bij het toppen van de bomen is een risico op het vernietigen van paarverblijfplaatsen van ruige en gewone dwergvleermuizen, en het doden of verwonden van op dat moment aanwezige ruige en gewone dwergvleermuizen. Voor iedere paarplaats dienen binnen het territorium vier platte vleermuiskasten geplaatst te worden om het aanbod aan geschikte paarplaatsen in stand te houden. Het risico kan voorkomen worden door tenminste drie maanden voorafgaand aan het toppen van bomen vleermuiskasten te plaatsen op een hoogte van tenminste 3,5 meter. Hierbij worden vleermuiskasten van het model Schwegler 1FF aanbevolen. Om te voorkomen dat bij het toppen aanwezige dieren schade oplopen wordt geadviseerd dit onder begeleiding van een ecoloog te laten doen, die vooraf controleert of achter schors en in scheuren dieren aanwezig zijn en deze veilig stelt. Daarnaast kan sterfte voorkomen worden door de kap van de bomen in oktober-november uit te laten voeren in een periode wanneer de temperatuur 's avonds boven de tien graden ligt. De dieren zijn dan nog niet in winterslaap en kunnen zelfstandig een alternatieve verblijfplaats zoeken. Omdat ruige dwergvleermuizen in milde perioden ook op dergelijke locaties kunnen overwinteren wordt aanbevolen het toppen van bomen uit te voeren buiten de periode 1 november tot en met 1 maart. De bomen aan de Hippolytushoeverweg vormen daarnaast een voor vleermuizen geschikte vliegroute tussen de Den Oeverseweg en de Wieringerrandweg, en bij eerder onderzoek zijn daar ook foeragerende en passerende ruige dwergvleermuizen, gewone dwergvleermuizen en laatvlieger waargenomen. Door het verwijderen van de boomkronen is een kans dat tijdelijk de kwaliteit van deze vliegroute minder wordt, totdat zich een nieuwe beknottede kroon heeft gevormd. Doordat ook de bosrand van het Robbenoordbos een lijnvorm richting de Wieringerrandweg vormt wordt dit direct opgevangen. Zodoende is geen negatief effect op vliegroutes te verwachten.

De Den Oeversche Vaart, die langs de Den Oeverscheweg van het Robbenoordbos in zuidwestelijke richting loopt, functioneert als foerageer- en trekroute voor een groot aantal soorten vleermuizen (ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis, laatvlieger, watervleermuis, meervleermuis). De houtwal die langs deze vaart ligt, heeft daarbij een belangrijke functie om de vleermuizen te geleiden en om luwte te creëren voor de laagvliegende soorten die boven het water foerageren. Het is daarom van belang dat deze houtwal blijft staan.

Alleen in de aanlegfase is sprake van effecten op vleermuizen. In de gebruiksfase zijn geen effecten te verwachten op vleermuizen omdat alleen overdag activiteiten op het zweefvliegveld plaatshebben.

*Vissen*

De te dempen watergang in het zuidelijk deel van het plangebied is ongeschikt als leefgebied voor de beschermde bittervoorn en kleine modderkruiper. Beschermde vissoorten zijn niet aangetroffen in het plangebied. Kleine aantallen driedoornige en tiendoornige stekelbaars zijn wel aangetroffen. De watergang is ondiep en dichtbegroeid met riet. Beide soorten komen niet voor in dit type watergangen. Dit is bevestigd door middel van een veldonderzoek. Effecten op genoemde soorten zijn op grond van het ontbreken van geschikt leefgebied dan ook uitgesloten.

*Rugstreeppad*

In het plangebied zelf is geen geschikt leefgebied voor de rugstreeppad aangetroffen. In de omringende sloten/polders is de soort met enige regelmaat aanwezig. Het dempen van watergangen op de locatie heeft geen negatief effect op het leefgebied van de rugstreeppad. Een bijkomende voorwaarde is wel dat voorafgaand aan de egalisatie van het terrein de aanwezigheid van rugstreeppadden gecontroleerd dient te worden.

*Overige beschermde soorten*

Met overige beschermde soorten hoeft geen rekening te worden gehouden, omdat ze niet op de locatie voorkomen of geen effect zullen ondervinden van de geplande verplaatsing van het zeefvliegveld. De activiteiten in de gebruiksfase hebben geen effect op de gunstige staat van instandhouding van lokaal aanwezige soorten, en de functionaliteit van het gebied wordt voor beschermde soorten niet aangetast.

### **4.2.3. Conclusie**

#### **Gebiedsbescherming**

Uit de Natuurtoets blijkt dat geen significant negatieve effecten optreden op kwalificerende habitattypen en soorten voor de betrokken Natura 2000-gebieden. Het zweefvliegveld leidt in aanlegfase en gebruiksfase niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden Waddenzee en IJsselmeer.

Met betrekking tot de EHS is het Robbenoordbos een aandachtspunt. Verstoring van fauna kan optreden wanneer zweefvliegtuigen landen in de zuidoosthoek van het vliegveld. De eventuele verstoring van fauna is gering waardoor het niet als significante aantasting van de EHS wordt beoordeeld. Eventuele weidevogelgebieden in Wieringen liggen buiten de invloedssfeer van het zweefvliegveld, waardoor geen effecten op weidevogelleefgebieden optreden.

#### **Soortenbescherming**

Uit de Ffw-toets blijkt dat in de aanlegfase en gebruiksfase sprake kan zijn van negatieve effecten op de aanwezige beschermde soorten zoals broedvogels en vleermuizen. Om negatieve effecten te voorkomen dient aan wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:

##### *Aanlegfase*

- Er dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten van vogels. Het verstoren van in gebruik zijnde nesten, dient te allen tijde te worden voorkomen. Dit kan door in de aanlegfase buiten het broedseizoen te werken.
- Tenminste drie maanden voorafgaand aan het toppen van de bomen dienen vleermuiskasten te worden geplaatst op een hoogte van tenminste 3,5 meter om te voorkomen dat bij het tappen de aanwezige dieren schade oplopen.
- Het toppen van de bomen dient onder begeleiding van een ecooloog te gebeuren.
- Het toppen van bomen dient te worden uitgevoerd buiten de periode van 1 november tot en met 1 maart.
- Voorafgaand aan de egalisatie van het terrein dient de aanwezigheid van rugstreepadden te worden gecontroleerd.

##### *Gebruiksfase*

- Gedurende het hele jaar dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van beschermde nestplaatsen van vogels.

Omdat voorts uit de onderzoeken blijkt dat de ruimtelijke ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van de instandhouding van soorten waarvoor incidentele aanvaringsslachtoffers zijn voorzien, is een aanvraag voor ontheffing op grond van de Flora en faunawet niet vereist.

Indien bovengenoemde voorwaarden in acht worden genomen voldoet het zweefvliegveld aan de Natuurbeschermingswet 1998, het provinciale beleid met betrekking tot de EHS en de Flora- en faunawet. Geconcludeerd wordt dat de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet de uitvoering van het project niet in de weg staan.

### 4.3. Externe veiligheid

#### 4.3.1. Toetsingskader

In de 'Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen' zijn de regels in verband met de aanleg, inrichting, uitrusting en het veilig gebruik van luchthavens en andere terreinen opgenomen met het oog op de orde en veiligheid op die luchthavens en terreinen. Het is een regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van oktober 2009. In artikel 29 en artikel 30 zijn de regels voor veilig gebruik voor zweefvliegvelden opgenomen.

Artikel 29 lid i en lid j hebben betrekking tot externe veiligheidseisen:

lid i:

'Indien binnen een gebied met een straal van 2.000 meter vanuit de vastgestelde geografische positie van de luchthaven obstakels steken door een denkbeeldig horizontaal vlak op een hoogte van 45 meter boven het hoogst gelegen punt binnen de luchthaven of door het vlak dat aansluit op het horizontale vlak en dat in hoogte oploopt met een helling van 1:10 (hoogte:afstand) tot een hoogte van 80 meter, neemt de exploitant ter waarborging van het veilig gebruik van de luchthaven maatregelen met betrekking tot die obstakels.'

lid j:

'De luchthaven is zodanig gelegen dat ter weerszijden van de start- of landingsplaats geen obstakels steken door een denkbeeldig vlak dat met de lengte van de start- of landingsplaats als basis, oploopt met een helling van 1:2 (hoogte:afstand) en aansluit op het horizontale vlak, bedoeld in onderdeel i.'

#### 4.3.2. Beoordeling

De Inspectie voor Leefomgeving en Transport heeft na het uitvoeren van een pré-toets Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim een positief advies gegeven voor de locatie van het zweefvliegveld aan de Hippolytushoeverweg te Slootdorp. Onder andere op de bovenstaande punten van artikel 29 lid i en lid j. Aanvullend daarop heeft Zweefvliegclub Den Helder aangegeven dat de locatie voldoet aan de veiligheidseisen voor zweefvliegen.

De nieuwe locatie voldoet ook aan de volgende gestelde voorwaarden.

- De lengte van de luchthaven is tenminste gelijk aan de lengte van de lierkabel. De start- en landingsbaan van het zweefvliegveld wordt op de nieuwe locatie 1.200 meter lang. De lierkabel die op de nieuwe locatie wordt gebruikt is ook 1.200 meter lang.
- De breedte van de start- en landingsbaan van het zweefvliegveld wordt 150 meter. Hiermee wordt voldaan aan de vereiste breedtemaat.
- Het vliegveld met bijbehorende veiligheidsstrook zal bestaan uit een geëgaliseerde grasbaan en is daarmee vrij van obstakels en oneffenheden die gevaar zouden kunnen opleveren bij start of landing. Het opstijgen van een zweefvliegtuig door middel van de lier vindt niet buiten de grens van het vliegveld en de veiligheidszone plaats. De afgeworpen en vallende kabel kan daardoor ook niet buiten deze grenzen vallen.
- De voorgenomen startplaats heeft een lengte van tenminste 150 meter en een breedte van tenminste 50 meter. De opstelplaatsen voor zweefvliegtuigen zijn buiten deze startplaats gelegen. De landingsbaan voldoet ook aan de wettelijk voorgeschreven afmetingen, namelijk twee keer de spanwijdte van een zweefvliegtuig indien gelijktijdig met meerdere zweefvliegtuigen wordt geland. De voorgenomen landingsplaats is 75 meter lang en 150 meter breed. De landingsbaan is tot slot gescheiden van de opstelplaatsen, startplaats en de lierbaan.
- Het vliegveld is zodanig gelegen dat het voldoet aan de eis dat in het verlengde van de lengte- en breedterichting van de start- en landingsbaan geen obstakels zijn gelegen. Hiertoe wordt een aantal bomen aan de Hippolytushoeverweg afgetopt. Zweefvliegclub Den Helder staat garant dat gedurende het starten en landen van zweefvliegtuigen geen onbevoegde personen aanwezig zijn op de lierbaan, de startplaats en de landingsbaan.

### 4.3.3. Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat wordt voldaan aan de veiligheidseisen voor zweefvliegvelden uit de 'Regeling veilig gebruik vliegvelden en andere terreinen'. Zodoende vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de verplaatsing van het zweefvliegveld naar de locatie aan de Hippolytushoeverweg.

## 4.4. Water

### 4.4.1. Toetsingskader Waterbeheer en watertoets

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met een ruimtelijke ontwikkeling die door middel van een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

In het kader van het overleg met betrokken bestuursorganen (op grond van artikel 3.1.1 van het Bro) wordt het ontwerp van de omgevingsvergunning voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het advies van het hoogheemraadschap, het zogenaamde wateradvies, zal bij de uiteindelijke vergunningverlening worden betrokken.

### 4.4.2. Beoordeling en toetsing

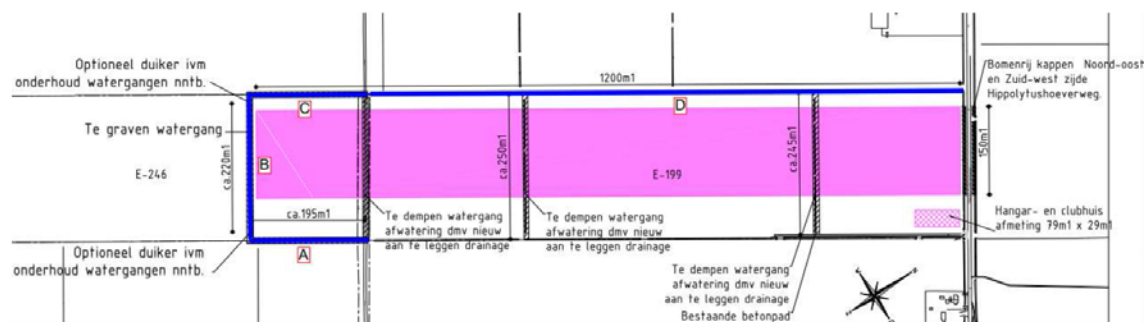
#### Toename verhard oppervlak

Ten gevolge van de verplaatsing van het zweefvliegveld zal het oppervlak verhard oppervlak toenemen met 6.320 m<sup>2</sup> ten opzichte van de huidige situatie. Dit betreft het hoofdgebouw van Zweefvliegclub Den Helder, parkeerterreinen, verhardingen direct rondom het hoofdgebouw en een rangeerterrein. 14% van het toegenomen verharde oppervlak dient gecompenseerd te worden. Dit komt overeen met 890 m<sup>2</sup>. Daarnaast wordt er een septic tank geplaatst. Dit leidt niet tot een toename van het verhard oppervlak.

Ten behoeve van het zweefvliegveld worden drie watergangen gedempt. Dit betreft een toename van een niet-ontwaterd oppervlak van 1.490 m<sup>2</sup>. Samen de watercompensatie voor de nieuwe verhardingen, bedraagt het totaal nieuw te leggen wateroppervlakte 2.380 m<sup>2</sup> ten behoeve van de plaatsing van het zweefvliegveld.

#### Compensatievoorstel

De initiatiefnemers hebben een voorstel opgesteld hoe deze toename van het verhard oppervlak gecompenseerd kan worden. Dit voorstel is als bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. Figuur 4.1 geeft de te dempen watergangen en te verbreden watergangen ten behoeve van de compensatieopgave weer. Door watergangen A/C te verbreden met circa tweeënhalve meter en watergang B opnieuw te graven, wordt voldaan aan de opgave voor watercompensatie (in totaal 2.380 m<sup>2</sup>). Watergang D kan eventueel ook nog voor watercompensatie worden gebruikt.



Figuur 4.1 Situatie watercompensatie (bron: Emmtec Services)

**4.4.3. Conclusie**

Het voorstel voor de compensatie van de wateropgave door de initiatiefnemer wordt in het kader van het wettelijk verplichte overleg aan het hoogheemraadschap ter goedkeuring voorgelegd.

## **4.5. Landschap en archeologie**

### **4.5.1. Toetsingskader**

#### **Monumentenwet en de Wet op de archeologische monumentenzorg**

Het Verdrag van Malta heeft in Nederland geresulteerd in een ingrijpende herziening van de Monumentenwet uit 1988, die op 1 september 2007 met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht is geworden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. In de nieuwe wetgeving is de bescherming van het archeologische erfgoed, de inpassing hiervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van het archeologische onderzoek geregeld.

Daarnaast is het “de verstoorder betaald”- principe in de wet verankerd. In verband met dit principe regelt de wet ook de te volgen procedures en de financiering van archeologisch (voor)onderzoek en het eigendom en beheer van archeologische vondsten.

De bescherming van de archeologische waarden is onder andere vertaald in een Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) op zowel nationaal als provinciaal niveau. Deze IKAW laat zien hoe groot de ‘trek kans’ is om iets archeologisch waardevols aan te treffen. Op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) staan terreinen waarvan bekend is dat ze daadwerkelijk een archeologische waarde hebben.

#### **Leidraad Landschap en Cultuurhistorie**

De provincie Noord-Holland heeft als doel de kwaliteit en diversiteit van het landschap en de dorpen te behouden en te ontwikkelen. Een motivatie hiervoor is het voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied plaats vinden terwijl deze binnen bestaand bebouwd gebied een plek kunnen krijgen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient met acht karakteristieke eigenschappen rekening gehouden te worden. In artikel 14 en 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening worden kwaliteitseisen gegeven aan ‘nieuwe’ verstedelijking, waaronder ook een zweefvliegveld behoort. Een zweefvliegveld is in deze situatie niet een ‘nieuwe’ activiteit maar een bestaande die verplaatst wordt, waardoor een toetsing aan de Leidraad niet verplicht is. Om aan te tonen dat wel rekening wordt gehouden met de karakteristieke eigenschappen van Noord-Holland, wordt in deze paragraaf voor de nieuwe locatie voor het zweefvliegveld ingegaan op de door de provincie aangegeven karakteristieken van het landschap.

#### **Gemeentelijk beleid**

De gemeente Hollands Kroon werkt momenteel aan nieuw beleid op het gebied van archeologie en cultuurhistorie. In dit beleid worden een zestal regimes onderscheiden. Per gebied is vastgelegd wanneer bij ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden met archeologie, afhankelijk van de kans dat archeologische resten in de bodem liggen. Elk regime kent zijn eigen drempelwaarden, gebaseerd op de verwachtingswaarde van archeologische waarden. Voor de cultuurhistorische waarden, zoals dijken, verkavelingspatronen en monumentale gebouwen, wordt een aparte beleidsnota cultuurhistorische opgesteld.

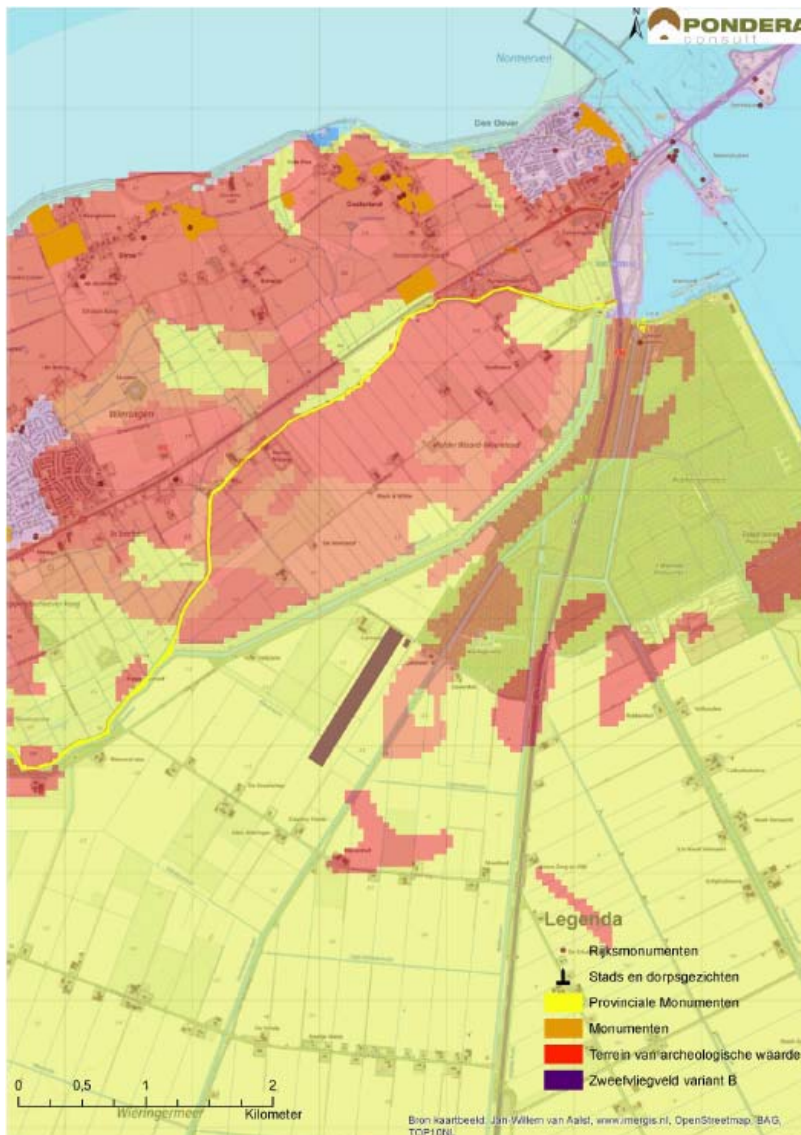
Ten tijde van het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is dit nieuwe gemeentelijke beleid nog niet vastgesteld. Om die reden wordt voornamelijk het bestaande beleid aangehouden. Dat beleid is voor archeologische waarden reeds vertaald in het bestemmingsplan Buitengebied 2009.

### **4.5.2. Toetsing**

#### **Archeologie**

Figuur 4.2 geeft de ligging van de nieuwe locatie van het zweefvliegveld ten opzichte van de archeologische monumenten in combinatie met de gebieden met de trek kans op archeologische resten (combinatie Archeologische Monumentenkaart en IKAW) weer. Hieruit blijkt dat het plangebied van het zweefvliegveld niet in archeologische waardevolle gebieden is gelegen. Op basis van de IKAW wordt de kans op het voorkomen van archeologisch waardevolle resten ook als laag ingeschat.

De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is bovendien niet gelegen in een archeologisch gebied dat van provinciaal belang is. Op de locatie waarnaar het zweefvliegveld verplaatst gaat worden, geldt op grond van het huidige bestemmingsplan voorts geen aanlegverbod ter voorkoming van het verstoren van archeologische waarden. Het uitvoeren van archeologisch onderzoek is daarom niet nodig.



Figuur 4.2 Archeologische waarden (bron: Pondera Consult)

### Landschap en Cultuurhistorie

Landschapstypen vormen de basis voor de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (hierna: Leidraad). De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is gelegen in een Aandijkingenlandschap, nabij het Keilemlandschap van Wieringen.

#### Aardkundige waarden

De abiotische waarden van de bodem, waarmee informatie te ontlene is voor de reconstructie van de ontstaanswijze van de provincie en haar bewoningsgeschiedenis. Behoud van de verscheidenheid aan bodemeigenschappen leidt tot een gevarieerd landschap dat belangrijk is voor de belevingswaarde van het landschap. Aardkundige waarden worden beschermd door de Provinciale Milieuverordening en voor de 63 gebieden met bijzondere aardkundige waarden geldt de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is niet gelegen in een aardkundig waardevol gebied.



### *Tijdsdiepte*

Hoe langer bewoning van het landschap heeft geduurd, hoe sterker de gelaagdheid en daarmee de tijdsdiepte van de bodem. Nieuwe ontwikkelingen hebben ook invloed op het vormen van het landschap en dient daarom aandacht te krijgen.

De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is gelegen in een gebied met relatief weinig tijdsdiepte in de bodem. Behalve het dempen van een watergang en de bouw van het hoofdgebouw vinden geen wezenlijke ingrepen in de bodem plaats. Niet verwacht wordt dat de verplaatsing van het zweefvliegveld daarom gevolgen heeft voor de bestaande tijdsdiepte ter plaatse.

### *Historische structuurlijnen*

Hiermee worden grote militaire structuren, historische dijken, waterwegen en spoorlijnen en het industrieel erfgoed van het Noordzeekanaal bedoeld. Er behoort zoveel mogelijk rekening te gehouden te worden met de verkavelingsstructuren het oorspronkelijke landschap.

De nieuwe locatie van het zweefvliegveld heeft geen structuurdragers van provinciaal belang. Bij het aanleggen van de start- en landingsbaan wordt het bestaande verkavelingspatroon nagenoeg volledig in tact gelaten, met uitzondering van de te dempen watergang. Dit is echter een beperkte ingreep die bestaande verkavelingspatronen niet aantast.

### *Cultuurhistorisch waardevolle objecten*

Voorbeelden van deze objecten zijn stolpboerderijen, molens en molenbiotopen, landgoederen, kerk-, water- en vuurtorens en provinciale monumenten. Deze objecten moeten herkenbaar blijven in het landschap.

De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is niet gelegen in de directe nabijheid van cultuurhistorisch waardevolle objecten.

### *Openheid*

De Wieringermeer wordt gekenmerkt door grootschalige openheid: er zijn relatief weinig visuele barrières zoals bomen, huizen en dijken. Een aandijkingslandschap wordt als het meest open getypeerd. De nieuwe locatie van het zweefvliegveld wordt getypeerd als open tot zeer open ruimte die alzijdig begrensd is. Ruimtelijke ontwikkelingen worden beoordeeld op de effecten op het open karakter. De visuele impact van de ingreep wordt beoordeeld wanneer deze hoger is dan 12 meter in het landelijk gebied.

Behalve de bouw van het hoofdgebouw vinden geen wezenlijke ingrepen plaats die van invloed kunnen zijn op de openheid van het landschap. De hoogte van het hoofdgebouw bedraagt 11,5 meter. Een beoordeling op de visuele impact kan om die reden ook achterwege blijven.

### *Stilte en donkerte*

Stilte is een kernkwaliteit omdat het een gunstig effect kan hebben op de gezondheid van mensen en kan compenseren voor de ongunstige gezondheidseffecten van lawaai. Hiervoor zijn ook de stiltegebieden aangewezen (zie hoofdstuk 3 en paragraaf 4.1). Donkerte is een nieuwe kernkwaliteit. Bebouwing, economische activiteiten en wegen brengen licht met zich mee, wat lichtvervuiling wordt genoemd. Er wordt gestreefd naar een beperking van lichtuitstoot buiten stedelijk gebied.

De nieuwe locatie voor het zweefvliegveld is relatief donker. De Zweefvliegclub Den Helder maakt beperkt gebruik van kunstlicht, omdat hun activiteiten hoofdzakelijk plaatsvinden bij daglicht (van 10.00 uur 's ochtends tot hooguit 20.00 uur 's avonds), zodat het gebruik van kunstlicht ook niet noodzakelijk is. Het is daarom niet de verwachting dat de kwaliteit 'donkerte' van het landschap door de verplaatsing van het zweefvliegveld zal worden aangetast.

#### 4.5.3. Conclusie

De nieuwe locatie van het zweefvliegveld is gelegen buiten archeologisch en aardkundige waardevolle gebieden. Op de locatie zijn weinig tijdsdiepten te vinden en de aanleg en in gebruik name van het zweefvliegveld doet daar geen afbreuk aan. Daarnaast zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten of historische structuurlijnen van provinciaal belang op of nabij de nieuwe locatie voor het zweefvliegveld gelegen. Het zweefvliegveld heeft voorts geen invloed op de openheid of de karakteristieke verkavelingsstructuur van het omliggende gebied.

Omdat het zweefvliegen uitsluitend in de dag- en avondperiode plaatsvindt, hebben deze activiteiten geen effect op de kwaliteit 'donkerte' van het gebied. Geconcludeerd wordt daarom dat het gemeentelijk archeologiebeleid en het provinciale cultuur- en landschapsbeleid niet aan de verplaatsing van het zweefvliegveld naar de nieuwe locatie aan de Hippolytushoeveerweg in de weg staan.

#### 4.6. Conclusie

De verplaatsing van het zweefvliegveld voldoet aan de relevante sectorale wet- en regelgeving. Vanuit sectorale wet- en regelgeving gelden de volgende randvoorwaarden.

- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hollands Kroon moet bij het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning motiveren waarom wordt afgeweken van de richtwaarde voor het equivalente beoordelingsniveau voor stiltegebieden die volgt uit de Provinciale milieuverordening Noord-Holland.
- Voor het aanleggen van het zweefvliegveld op de nieuwe locatie is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet vereist, mits enkele randvoorwaarden in acht worden genomen:
  - rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten van vogels door in de aanlegfase buiten het broedseizoen te werken;
  - tenminste drie maanden voorafgaand aan het toppen van de bomen vleermuiskasten worden geplaatst op een hoogte van ten minste 3,5 meter;
  - het toppen van de bomen onder begeleiding van een ecooloog en buiten de periode van 1 november tot en met 1 maart gebeurt.
  - voorafgaand aan de egalisatie van het terrein de aanwezigheid van rugstreppadden wordt gecontroleerd.
- De start- en landingsbaan moet overeenkomstig de eisen van de Regeling veilig gebruik vliegvelden en andere terreinen worden uitgevoerd.
- Het voorstel voor de watercompensatie wordt door de initiatiefnemer ter beoordeling aan het hoogheemraadschap voorgelegd en na goedgekeurd overeenkomstig uitgevoerd.

## 5. Uitvoerbaarheid en overleg

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient inzicht te worden gegeven in de maatschappelijke uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning. Het gaat daarbij zowel om de financieel-economische onderbouwing van de omgevingsvergunning als om de overige aspecten die met de uitvoering ervan te maken hebben. Daarnaast moet verslag worden gedaan van het overleg met betrokken bestuursorganen dat in het kader van de voorbereiding van deze omgevingsvergunning heeft plaatsgevonden.

### 5.1. Economische uitvoerbaarheid

De verplaatsing van het zweefvliegveld vindt geheel op risico van de initiatiefnemer van het Windpark Wieringermeer plaats. De kosten die de gemeente moet maken voor de verplaatsing van het zweefvliegveld, worden in dat kader met de initiatiefnemer verrekend. Bovendien heeft de initiatiefnemer afspraken gemaakt met de grondeigenaar omtrent het gebruik van de locatie voor het nieuwe zweefvliegveld. Zodoende is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd.

### 5.2. Resultaten overleg

PM



## 6. Conclusies

In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de voorgenomen verplaatsing van het zweefvliegveld, dat deel uitmaakt van het project Windpark Wieringermeer, getoetst aan het ruimtelijk beleid en het beleid en de normstelling voor de relevante sectorale aspecten. Uit de toetsing blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid behoudens de afwijking van de richtwaarden voor geluidniveaus van inrichtingen binnen stiltegebieden die in de Provinciale milieuverordening Noord-Holland zijn aangewezen. De afwijking van de richtwaarde voor geluid is in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing gemotiveerd. Uit de toetsing blijkt verder dat de diverse omgevingsaspecten de uitvoering van het project niet in de weg staan.

Geconcludeerd wordt dat het project voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Na uitvoering van het project is sprake van een goede ruimtelijke situatie.

Voor de vergunningprocedure en de uitvoering van de voorgenomen activiteiten gelde de volgende aandachtspunten:

- Op grond van het provinciale ruimtelijke beleid geldt als randvoorwaarde dat in het kader van de verdere besluitvormingsprocedure deze ruimtelijke onderbouwing wordt voorgelegd aan de provinciale adviescommissie (ARO).
- Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hollands Kroon moet bij het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning motiveren waarom wordt afgeweken van de richtwaarde voor het equivalente beoordelingsniveau voor stiltegebieden uit de provinciale milieuverordening.
- Voor het aanleggen van het zweefvliegveld op de nieuwe locatie is geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet vereist, mits:
  - rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van in gebruik zijnde nesten van vogels door in de aanlegfase buiten het broedseizoen te werken;
  - tenminste drie maanden voorafgaand aan het toppen van de bomen vleermuiskasten worden geplaatst op een hoogte van ten minste 3,5 meter;
  - het toppen van de bomen onder begeleiding van een ecooloog en buiten de periode van 1 november tot en met 1 maart gebeurt.
- De start- en landingsbaan moet overeenkomstig de eisen van de Regeling veilig gebruik vliegvelden en andere terreinen worden uitgevoerd.
- Het voorstel voor de compensatie van de wateropgave wordt door de initiatiefnemer ter beoordeling aan het hoogheemraadschap voorgelegd en na goedgekeurd overeenkomstig uitgevoerd.

Te zijner tijd zal het zweefvliegveld juridisch-planologisch worden vertaald naar een nieuw op te stellen bestemmingsplan Buitengebied door de gemeente Hollands Kroon.





**Rho**

—  
**ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE**

**Bijlagen**





## **Bijlage 1    Notitie locatiekeuze**

## **Toelichting op keuze nieuwe locatie Zweefvliegclub Den Helder**

Door: Willemijn van Meurs, Nuon Wind Development

Datum: 8 augustus 2014

---

### *Rationale voor verhuizing ZC Den Helder*

Windkracht Wieringermeer is een samenwerkingsverband bestaande uit het Windcollectief Wieringermeer (WCW), waarin 34 eigenaren van solitaire windturbines zijn verenigd, Nuon Wind Development B.V. en haar vennoten en ECN Wind Energy Facilities B.V.

Windkracht Wieringermeer heeft het initiatief genomen om een windpark met alle bijbehorende civiele en elektrische voorzieningen te realiseren in de Wieringermeer in de provincie Noord-Holland. Het windpark wordt hierna aangeduid als "Windpark Wieringermeer", Windkracht Wieringermeer wordt hierna aangeduid als initiatiefnemer.

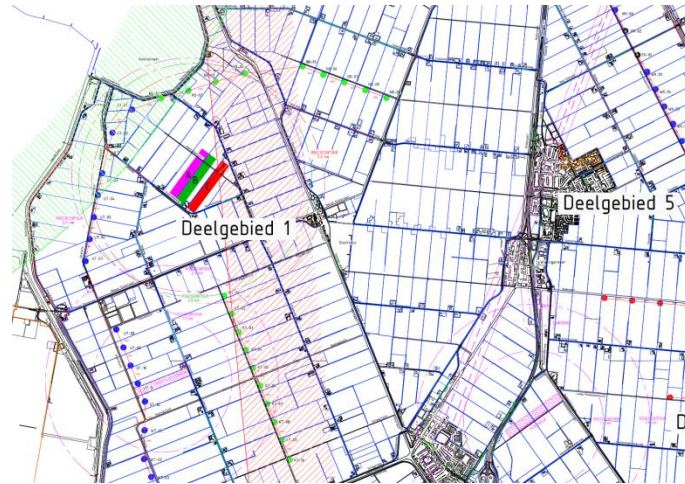
De provincie Noord-Holland, gemeente Hollands Kroon en de initiatiefnemer willen de bestaande windturbines in de Wieringermeerpolder herstructureren. In de plaats van de oude turbines komen verschillende lijnopstellingen met nieuwe windturbines. Momenteel staan er circa 91 turbines in de polder, zowel alleenstaande (solitaire) als in een lijnopstelling. Hiervan zullen ongeveer 35 alleenstaande turbines en 40 turbines in een lijnopstelling worden verwijderd waarvoor maximaal 106 nieuwe grotere windturbines in de plaats komen.

De verhuizing van ZCH is een noodzakelijke voorwaarde voor het welslagen van het windpark. De bouw van windturbines in de nabijheid van het huidige zweefvliegveld is namelijk niet mogelijk vanwege randvoorwaarden omtrent vliegveiligheid. Door het zweefvliegveld te verhuizen ontstaat er binnen het plangebied voldoende ruimte voor realisatie van de herstructureringsopgave die deel uitmaakt van de afspraken in de Green Deal windpark Wieringermeer. Om de herstructurering, en daarmee het windpark als geheel, mogelijk te maken zoekt Windkracht al geruime tijd, in goede samenwerking met ZCH, naar een alternatieve locatie voor het zweefvliegveld.

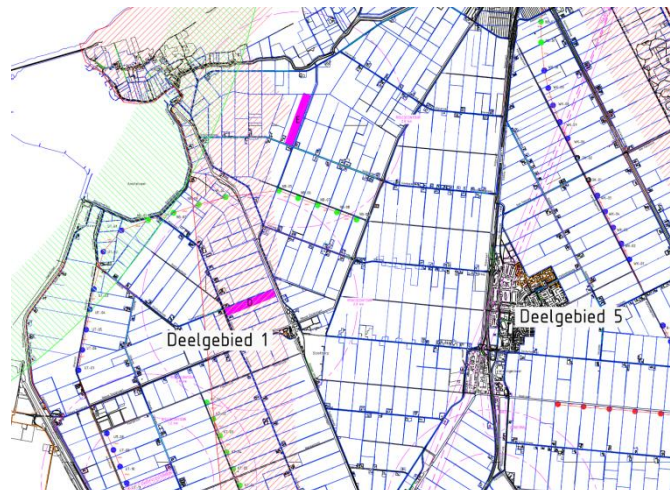
### *Proces van locatiekeuze*

Onder leiding van het ministerie van I&M zijn gedurende 2012 en 2013, samen met de ministeries van Defensie en Economische Zaken, gemeente Hollands Kroon, de provincie Noord-Holland en vertegenwoordigers van ZC Den Helder diverse locaties onderzocht in de Kop van Noord-Holland. In dit proces van locatiekeuze zijn verschillende locaties besproken en beoordeeld op criteria als:

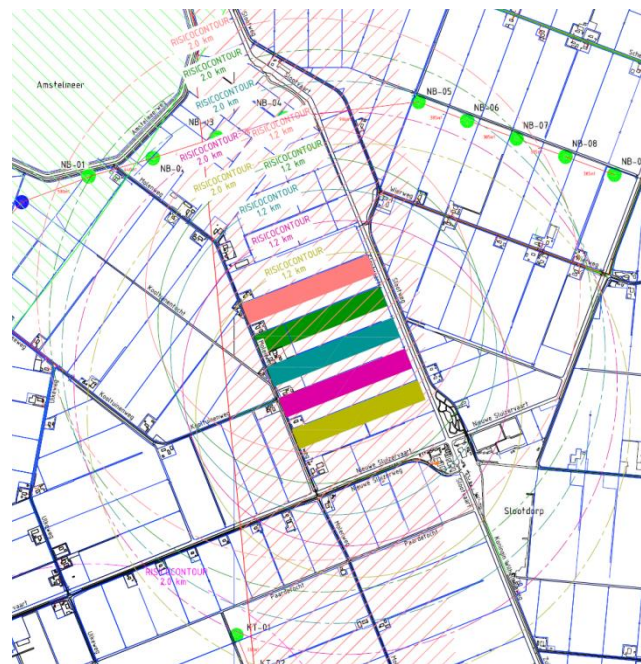
- Ligging veld – voldoet de locatie qua positionering aan de criteria die belangrijk zijn voor zweefvliegen (o.a. klimatologische omstandigheden, oriëntatie van de start- en landingsbaan ten opzichte van dominante windrichting, lengte perceel).
- Veiligheid luchtruim – hoe staat het met de veiligheid van het zweefvliegbedrijf en welke interactie ontstaat er tussen de zweefvliegtuigen en de CTR van Vliegveld Den Helder en het laagvlieggebied (LFA) van Defensie.
- Mate van beperking aan zweefvliegbedrijf – kunnen de zweefvliegers op de nieuwe locatie alle activiteiten uitvoeren die ook op de huidige locatie mogelijk zijn. Dit is een belangrijke voorwaarde voor ZC Den Helder om mee te werken aan de verhuizing.
- Mate van beperking voor uitvoering Windplan – ontstaan er beperkingen aan de uitvoering van (de herstructureringsopgave van) het Windplan.
- Gebruikswaarde laagvlieggebied – een belangrijk criterium voor het ministerie van Defensie was de gebruikswaarde van het laagvlieggebied. Leidt de verhuizing van het zweefvliegveld tot beperkingen voor de helikopter oefeningen van Defensie.
- Passend binnen ruimtelijk beleid – conflicteert het zweefvliegveld met andere ruimtelijke ontwikkelingen, past het veld binnen het verkavelingspatroon in de polder.
- Maatschappelijk draagvlak – hoeveel omwonenden heeft een nieuwe locatie en wat is de potentiële geluidsbelasting voor deze mensen.



Figuur 1. Onderzochte locaties buiten de LFA  
 Groene arcering: rand CTR de Kooy, rode arcering: rand LFA  
 Groene en blauwe stippen: beoogde turbineposities Windplan (lay out augustus 2012)

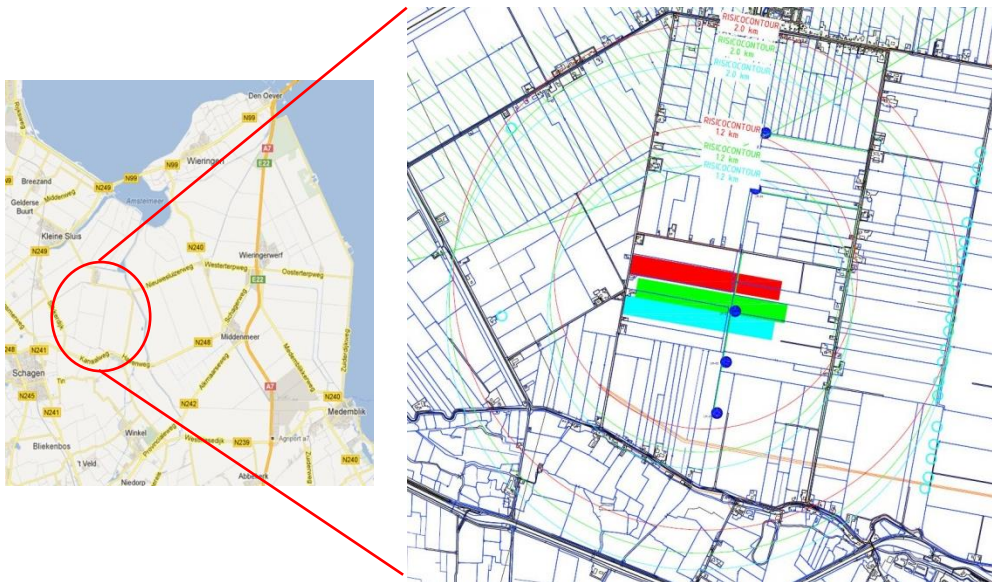


Figuur 2. Onderzochte locaties binnen de LFA



Figuur 3. Onderzochte locaties binnen de LFA

Naast verschillende locaties in de Wieringermeerpolder, zijn ook locaties zuidelijk van Wieringerwaard bekeken en is onderzocht of het combineren van het zweefvliegveld en het MLA veld van Vliegclub Middenmeer mogelijk was.



Figuur 4. Onderzochte locaties zuidelijk van Wieringerwaard  
Lichtblauwe rondjes: Windpark Waardpolder

Uiteindelijk zijn slechts twee locaties zijn geschikt bevonden door alle partijen, namelijk een locatie aan de Molenweg te Slootdorp en de locatie aan de Hippolytushoeverweg, eveneens te Slootdorp.

De initiatiefnemers van Windplan Wieringermeer hebben vervolgens parallel ingezet op het uitwerken beide locaties. De grondeigenaar van het perceel aan de Molenweg te Slootdorp was bereid tot medewerking aan de verhuizing van de zweefvliegclub, onder de voorwaarde dat hij gecompenseerd zou worden met nabijgelegen grond, in eigendom van het Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf (RVOB). Midden januari 2014 heeft op verschillende niveaus overleg plaatsgevonden tussen initiatiefnemers, het ministerie van I&M en RVOB over de bereidheid om mee te werken aan deze compensatie. RVOB heeft aangegeven geen medewerking te kunnen en willen verlenen aan het beschikbaar maken van de betreffende grond omdat dit niet past binnen haar verkoop- en uitgiftebeleid. Een en ander wordt nader toegelicht in de brief die is aangehecht als bijlage 1. Uiteraard zijn ook andere compensatiemogelijkheden bekeken met de grondeigenaar, maar dit heeft niet tot resultaat geleid. De reactie van de grondeigenaar is aangehecht als bijlage 2.

#### *Locatie Hippolytushoeverweg*

Met het afvallen van de locatie Molenweg is als enige geschikte nieuwe locatie voor ZC Den Helder de Hippolytushoeverweg overgebleven. De locatie Hippolytushoeverweg voldoet aan de hiervoor genoemde criteria:

- De percelen aan Hippolytushoeverweg 11 voldoen op basis van hun lengte, breedte en oriëntatie ten opzichte van de dominante windrichting als nieuwe locatie voor de zweefvliegers.
- Op deze locatie is de vliegveiligheid van de zweefvliegers geborgd. Binnen een straal van 2 km bevinden zich slechts enkele (toekomstige) windturbines. Andere obstakels zijn ter plaatse niet aanwezig. De Inspectie voor Leefomgeving en Transport na het uitvoeren van een pré-toets "Verklaring Veilig Gebruik Luchtruim" een positief advies gegeven over de locatie.
- Met de toekomstige gebruiker van het veld, Zweefvliegclub Den Helder, is overeenstemming over de locatie.
- Ook het Ministerie van Defensie is akkoord met de locatie, die ligt in haar laagvliegebied.
- In nabije omgeving van de locatie bevinden zich weinig omwonenden zodat de locatie ook voldoet aan de wens van de gemeente om de nieuwe locatie van het zweefvliegveld niet te dicht bij woonkernen te situeren.

## Bijlage 1 – Reactie Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf

Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en  
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 635, 8000 AP Zwolle

Aan N.V. Nuon Energy/Wind Development Onshore NL  
Postbus 41920  
1009 DC AMSTERDAM

**Directie Vastgoed  
Regionale directie  
Noord & Oost**

Rijkskantorengedouw  
Hanzeland  
Hanzelaan 310  
8017 JK Zwolle  
Postbus 635  
8000 AP Zwolle  
Nederland  
www.rvob.nl

**BTW nummer**  
NL822551810B01

**Kvk nummer**  
27371116

**Iban nummer**  
NL51RBOG0569992354

Datum 5 februari 2014  
Betreft Zweefvliegveld Wieringermeer

Geachte mevrouw [REDACTED]

Zoals blijkt uit uw mails d.d. 13 en 28 januari 2014, mij toegezonden als gevolg van ons laatst gevoerde overleg d.d. 13 januari 2014, stelt u mij twee opties voor ter realisatie van de verplaatsing van het zweefvliegveld op kavel B39 aan de Ulkeweg.

De eerste optie betreft de ruiltransactie waarbij het zweefvliegveld wordt verplaatst naar kavel A74 aan de Molenweg. Beide kavels zijn niet in eigendom bij de Staat. Om de ruil mogelijk te maken stelt u voor om de eigenaar van kavel A74 te compenseren via de pachtvrij te maken kavels A48 en A49.

Aan deze optie kan ik niet tegemoet komen. De Staat (RVOB) is immers geen partij in de tussen u en de zweefvliegclub gemaakte afspraken en bovendien is er geen staatseigendom bij betrokken. Daarom past inzetten van Staatsgrond bij een ruiling als bovengenoemd niet binnen het verkoop- en uitgiftebeleid van het RVOB. In voornoemd geval wordt dan ook geen compensatiegrond aangeboden en of zal niet worden overgegaan tot het regulier verpachten van vrije dan wel pachtvrij gemaakte grond.

Wel is het RVOB bereid om mee te werken aan de tweede optie, een verplaatsing van het zweefvliegveld naar de Hippolytushoeverweg. Indien er een bestemmingswijziging is gerealiseerd op E93 en E94 is het RVOB bereid om de blote eigendom van de voornoemde kavels, tegen een marktconforme waarde, te verkopen aan de gemeente of de provincie. De gemeente of provincie is daarna vrij om de percelen op enigerlei wijze in te zetten voor de realisatie van het zweefvliegveld op de locatie aan de Hippolytushoeverweg.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend  
De minister voor Wonen en Rijksdienst  
namens deze,

[REDACTED]  
hoofd afdeling Verkoop

**Tellichtingen**

[REDACTED]

T [REDACTED]  
M [REDACTED]  
[REDACTED]@rvob.nl

**Ons Kenmerk**  
1020152360

**Ons Zaaknummer**  
107031439

**Uw brief (kenmerk)**  
mail 28-01-2014

**Bijlagen**  
0

*Het Rijksvastgoed- en  
ontwikkelingsbedrijf (RVOB)  
realiseert ruimtelijke en  
financiële doelen voor het  
Rijk. We doen dat door  
(gebieds)ontwikkeling,  
beheer, aan- en verkoop van  
rijksgronden en -gebouwen.*

## Bijlage 2 – Reactie grondeigenaar

### RE: RVOB - Zweefvliegers

[Redacted]

U hebt dit bericht doorgestuurd op 30-1-2014 15:17.

Verzonden: do 30-1-2014 11:41

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Geachte [Redacted]

Wij vinden het bijzonder jammer dat uw inspanningen uiteindelijk niet brachten wat wij allemaal hoopten.

Andere opties willen wij inderdaad niet uitwerken.

Nogmaals dank voor uw inspanningen en veel succes met de verdere uitwerking van deze problematiek.

Met een vriendelijke groet,

[Redacted]

Belastingadviseur  
Flynth adviseurs en accountants BV

Main: [Redacted]  
Fax: + [Redacted]  
Mobile: [Redacted]  
Twitter: [Redacted]

[@flynth.nl](#)  
[www.flynth.nl](http://www.flynth.nl)

Flynth adviseurs en accountants BV  
Grotewallerweg 3-01, 1742 NM Schagen  
Postbus 151, 1740 AD Schagen  
Nederland

 please consider the environment before printing this email

## **Bijlage 2    Memo watercompensatie**

## Memo

---

To : Nuon Wind Date : 21 augustus 2014  
From : Emmtec Engineering [REDACTED] Tel. : [REDACTED]  
Subject : Voorstel watercompensatie zweefvliegveld Fax :  
Project : Windpark Wieringermeer Ref.nr. : 700584.45.1157  
Copies to : Emmtec Engineering [REDACTED]

### 1.0 Aanleiding

Door verplaatsing van het zweefvliegveld zal er een toename zijn van nieuw aan te leggen verhardingen (gebouw, wegen, parkeerplaatsen etc.). Er zullen door de aanleg van een onverhard zweefvliegveld een drietal watergangen worden gedempt. Door deze toename van verharding en het dempen van een 3-tal watergangen zal er in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) compenserende maatregelen worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de nieuwe ontwikkelingen waterneutraal worden gerealiseerd. In overleg met HHNK wordt in deze memo de watercompensatie uitgewerkt.

### 2.0 Uitgangspunten

Uitgangspunten zijn:

- Oppervlakten verhardingen / gebouwen volgens tekening S.01 "Nieuwbouw clubgebouw met hangaar Zweefvliegclub Den Helder"
- Advies bluswatervoorziening brandweer (opstelplaatsen)
- Tekening A0-3.112.269 Omgevingsvergunning Zweefvliegveld
- Compensatie per peilvak 14%, opgave HHNK.
- Mail d.d. 20-06-14 W.SmId HHNK "wateradvies zweefvliegveld Hippolytushoeveerweg te Slootdorp"

### 3.0 Te compenseren oppervlak

In het volgende schema is een globaal overzicht gegeven van de te compenseren oppervlakten verharding, gebouw en te dempen watergangen.

#### Verhard oppervlak:

Gebouw / loods zweefvliegclub	Opp. 2.350 m <sup>2</sup>
Verharding rond zweefvliegclub	Opp. 1.880 m <sup>2</sup>
Verharding tbv. Brandweeropstelplaatsen	<u>Opp. 2.090 m<sup>2</sup></u>
Totaal toename verharding	Opp. 6.320 m <sup>2</sup>

Watercompensatie toename verhard oppervlak  $6.320 \text{ m}^2 * 14\% = 890 \text{ m}^2$

#### Emmtec Services

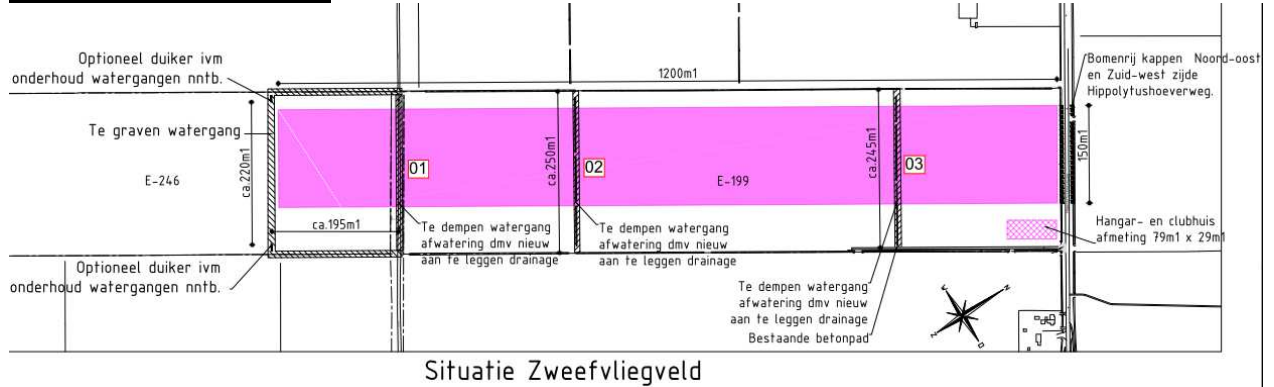


ISO9001:2008

Engineering  
1<sup>e</sup> Bokslootweg 17  
Postbus 2008  
7801 CA Emmen  
Nederland  
Tel. +31 (0)591 69 2298  
Fax +31 (0)591 69 2998  
www.emmtecservices.nl



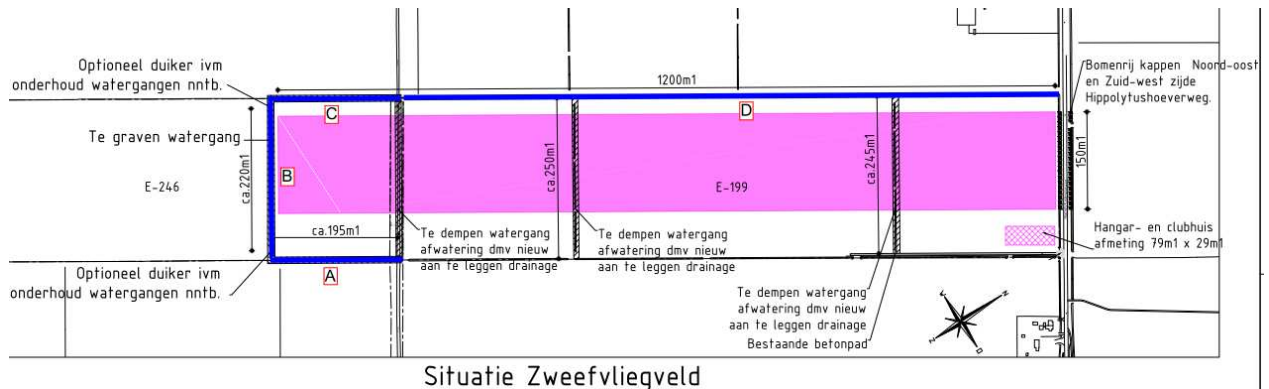
**Te dempen watergangen:**



Watergang 01 (afmeting bestaand wateroppervlak vanuit Arc gis)  $3,0\text{ m} * 250\text{ m} = 750\text{ m}^2$   
 Watergang 02 (afmeting bestaand wateroppervlak vanuit Arc gis)  $1,5\text{ m} * 245\text{ m} = 370\text{ m}^2$   
 Watergang 03 (afmeting bestaand wateroppervlak vanuit Arc gis)  $1,5\text{ m} * 245\text{ m} = 370\text{ m}^2$

Te compenseren wateroppervlak dempingen watergangen	1.490 m <sup>2</sup>
Watercompensatie verhard oppervlak	<u>890 m<sup>2</sup></u>
Totaal nieuw aan te leggen wateroppervlakte zweefvliegveld	2.380 m <sup>2</sup>

**4.0 Voorstel watercompensatie**



Watergang A/C zijn bestaande watergangen deze zijn gemeten vanaf Arc gis breed  $3,5\text{ m}$  lng  $2 * 195\text{ m}$  deze watergangen met ca  $2,5\text{ m}$ . verbreden =  $980\text{ m}^2$  watercompensatie.  
 Watergang B moet nieuw worden gegraven =  $220\text{ m} * \text{ca. } 6,30\text{ m. breed} = 1.400\text{ m}^2$  watercompensatie.  
 Watercompensatie totaal  $980\text{ m}^2 + 1.390\text{ m}^2 = \mathbf{2.380\text{ m}^2}$   
 Optioneel zou ook nog een deel watercompensatie kunnen worden gerealiseerd langs watergang D.

**Emmtec Services**



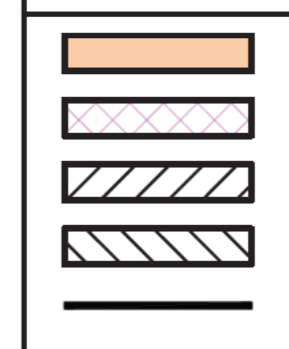
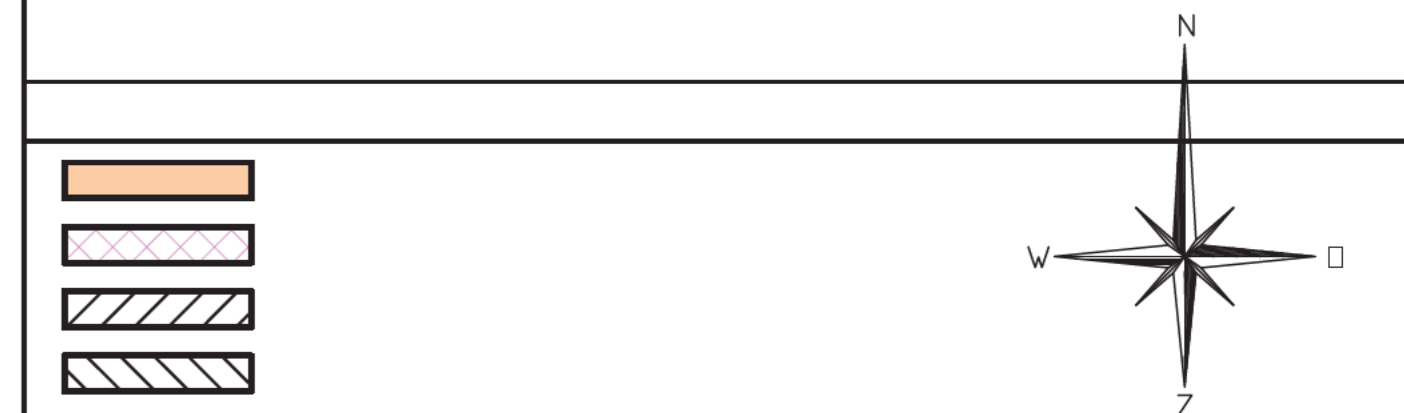
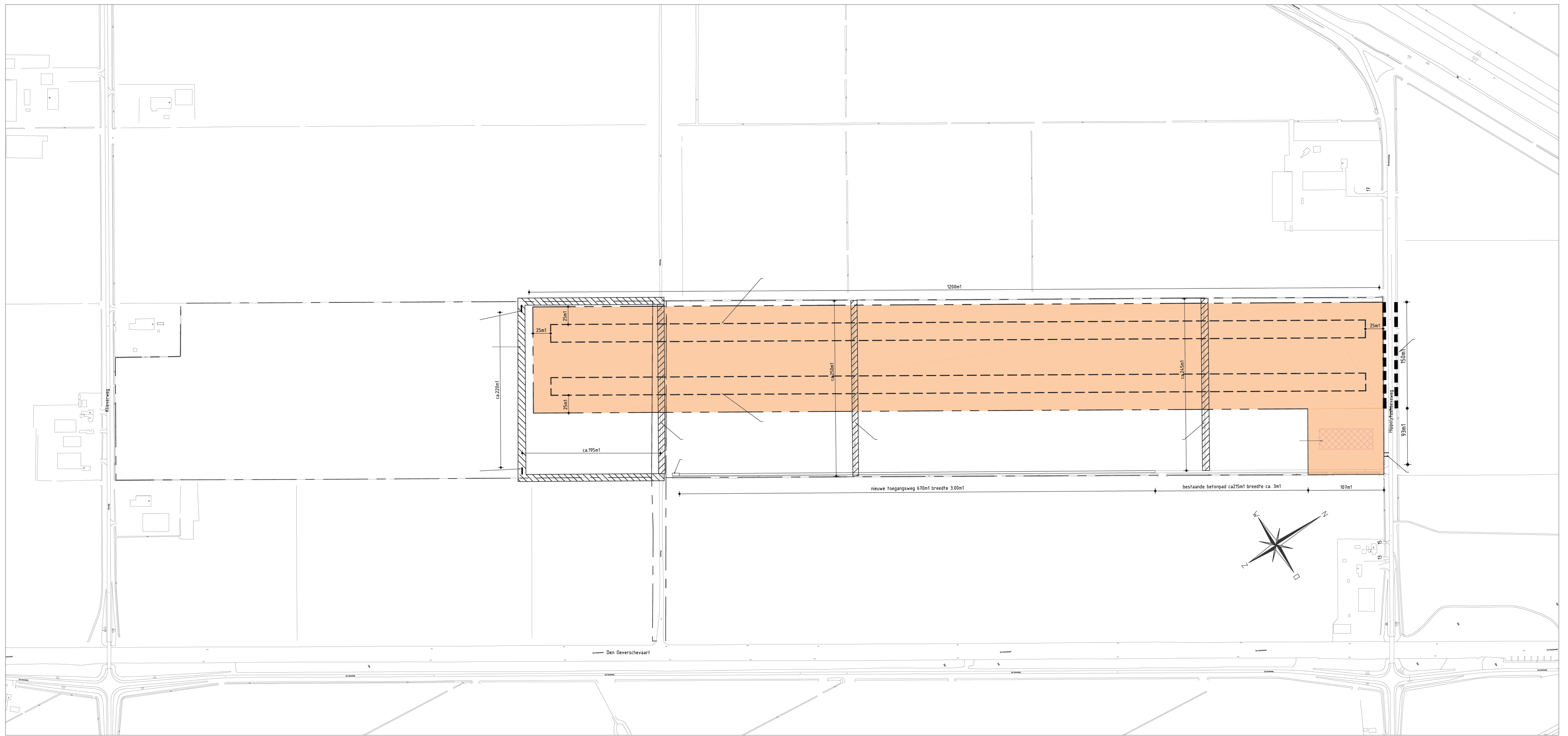
ISO9001:2008

Engineering  
 1<sup>o</sup> Bokslootweg 17  
 Postbus 2008  
 7801 CA Emmen  
 Nederland  
 Tel. +31 (0)591 69 2298  
 Fax +31 (0)591 69 2998  
 www.emmtec.services.nl

## 5.0 Bijlage(n)

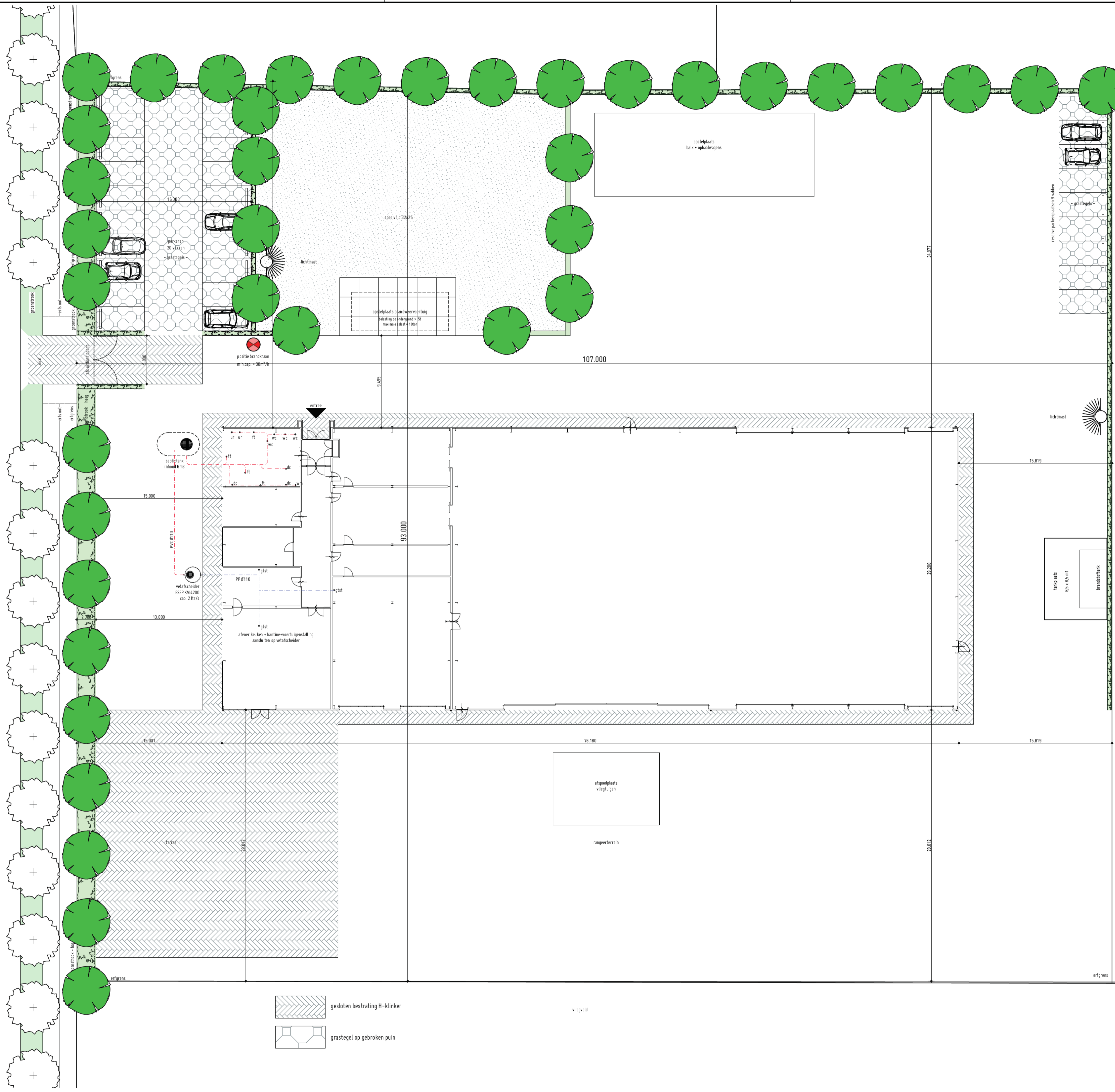
- Tekening A0.3.112.269 Omgevingsvergunning Zweefvliegveld.
- Tekening S.01 "Nieuwbouw clubgebouw met hangaar Zweefvliegclub Den Helder"

## **Bijlage 3 Inrichtingstekening watercompensatie**



fact. no.	soort	ext.	Op. engineer	project no.	
titel					
fact. no.					2014-08-21
project					2014-08-11
scale					2014-07-02
dimensies					2014-08-18
titel					
A0-					gh

## **Bijlage 4    Situatietekening nieuwbouw zweefvliegveld**



**LEGENDA KADASTRAAL**

Kadastrale en adresgegevens	
Kadastraal bekend:	Plaatselijk bekend:
gemeente: Wieringermeer	gemeente: Slootdorp
sectie: E, nr. 199	adres: Hippolytushoerweg nabij nr. 15
	postcode + plaats: 1774 MK Slootdorp

**Bluswatervoorziening**

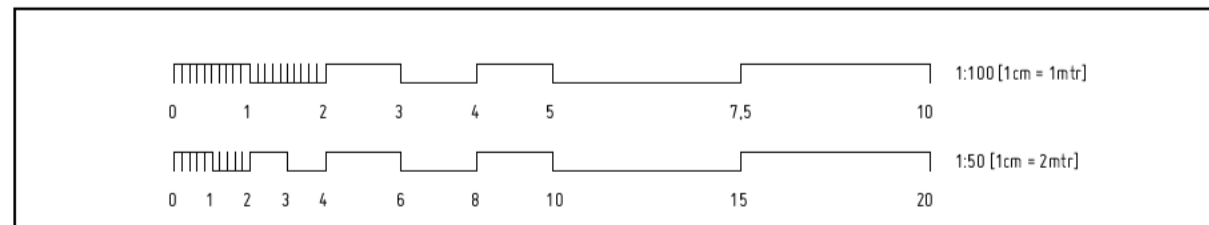
primaire en secundaire bluswatervoorzieningen uitvoeren conform gemeentelijk besluit.  
 minimale opbrengst brandkraan, blusriool of bron 60m<sup>3</sup>/uur.  
 secundaire blusvoorzieningen minimaal 90m<sup>3</sup>/uur voor tenminste 4 uur.  
 maximale afstand opewater tot bebouwing 15 minuten en 450 meter.

**Bereikbaarheid**

Het perceel is bereikbaar via nieuw aan te leggen inrit.  
 Afmetingen aan te leggen inrit conform aangegeven op tekening.  
 Ter plaatse van de inrit een duikerconstructie aanleggen ten behoeve van doorgaande watervoorziening

**LEGENDA VENTILATIE**

V capaciteit: XXdm<sup>3</sup>/sec = ventilatiecapaciteit per ruimte, bepaald conform NEN 1087 en afdeling 3.6 van bouwbesluit  
 alle verblijfsruimtes en stallingsruimtes voorzien van gebalanceerd ventilatiesysteem, mechanische toe en afvoer



**Situatie**

Nieuwbouw clubgebouw met hangaar Zweefvliegclub Den Helder

Projectstatus	datum: 17 05 2014	Gevoegd: A: 19 05 2014	F: 20 08 2014	Tekening: 5.01
Definitief ontwerp	formaat: A1	B: 23 06 2014	G:	
Definitief	schaal: 1:200, 1:100	C: 02 07 2014	H:	
	gekleurd: 5B	D: 04 07 2014	I:	

opdrachtgever Zweefvliegclub Den Helder - Slootdorp	bouwoce Hippolytushoerweg nabij nr. 15 1774 MK Slootdorp	<p><b>BROUWER</b> BUREAU BOUWKUNDE</p> <p>Kabel 71   8281 NR   Gemeulden   06 2521 6923        info@brouwerbouwkunde.nl   www.brouwerbouwkunde.nl</p>
	Kadastrale gegevens gemeente: Wieringermeer sectie: E nr.: 199	

aan deze tekening kunnen geen rechten ontleend worden. Niets van deze uitgave mag zonder toestemming van de auteur vermeerderd worden.