

Modelvliegclub

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied	4
1.3 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 Gebied- en projectbeschrijving	6
2.1 Beschrijving van het gebied	6
2.2 Beschrijving van het project	7
Hoofdstuk 3 Vigerend beleid	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Gemeentelijk beleid	11
Hoofdstuk 4 Planologisch kader	12
4.1 Geldend bestemmingsplan	12
4.2 Afweging planologische toelaatbaarheid	13
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	15
5.1 Inleiding	15
5.2 Water	15
5.3 Verkeersaspecten	15
5.4 Geluid	16
5.5 Externe veiligheid	17
5.6 Luchtkwaliteit	19
5.7 Bodem	20
5.8 Archeologie	21
5.9 Cultuurhistorie	21
5.10 Ecologie	21
5.11 MER-beoordeling	23
5.12 Conclusie	23
Hoofdstuk 6 Financiële toelichting	24
6.1 Economische uitvoerbaarheid	24
6.2 Verantwoording over de inzet van een exploitatieplan	24
Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
7.1 Procedure	26
7.2 Zienswijzen	26
Bijlagen	27
Bijlage 1 Definitieve vergunning	28
Bijlage 2 Verklaring van geen bedenkingen	90
Bijlage 3 Akoestisch onderzoek	94
Bijlage 4 Quickscan flora en fauna	118
Bijlage 5 Convenant Luchtverkeersleiding Nederland en RCMA	142

Ruimtelijke Onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

De RCM-Assen (Radio Controlled Modelvliegclub) wil hun sportactiviteiten uitoefenen op een gedeelte van de voormalige stortplaats aan de Vriezerhoek 1 te Ubbena. Het perceel staat kadastraal bekend onder gemeente Assen, sectie AB, nummer 117.

1.1 Aanleiding

Door Radio Controlled Modelvliegclub (RCM-Assen) is op 4 december 2013 een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor het uitoefenen van sportactiviteiten op het perceel sectie AB, nummer 117 te Assen. Het verzoek om een verklaring van geen bedenking af te geven is 19 juni bij de gemeente Assen binnen gekomen.

De aanvraag omgevingsvergunning is in strijd met het geldende bestemmingsplan "Stortplaats bouw- en sloopafval Ubbena". Medewerking aan dit verzoek is mogelijk door gebruik te maken van de in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) opgenomen afwijkingsmogelijkheid. Een dergelijk afwijkingsbesluit dient te zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft tot doel de planologische mogelijkheden van de afwijking van het bestemmingsplan nader te onderbouwen.

1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

De beoogde locatie is gelegen aan de Vriezerhoek 1 in Ubbena, in de driehoek Ubbena-Zeijen-Vries. Op afbeelding 1 is de ligging van de locatie (in geel) weergegeven.



Afbeelding 1

Het perceel is gelegen aan de Vriezerhoek 1 te Ubbena, in de driehoek Ubbena-Zeijen-Vries. De locatie wordt grotendeels omringd door agrarische percelen. Het perceel ligt ten noorden van een zandwinningsplas, waar nog actief zand wordt gewonnen. De Vriezerhoek vormt de gemeentegrens tussen

Assen en Tynaarlo. Direct ten oosten van de Vriezerhoek (gemeente Tynaarlo) liggen graslandpercelen van Het Drentsch Landschap (Zeyerstroeten). De voormalige stortplaats is omrand met opgaand groen.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk worden het projectgebied en het project beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het van belang geachte rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de huidige en toekomstige planologische situatie en de planologische aanvaardbaarheid van deze aanvraag. In hoofdstuk 5 volgt een beschrijving van de relevante wet- en regelgeving op het gebied van bodem, water, milieuzonering, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, ecologie, archeologie etc. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de maatschappelijke aanvaardbaarheid en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Gebied- en projectbeschrijving

2.1 Beschrijving van het gebied

Op de locatie bevindt zich een stortplaats van bouw- en sloopafval, stobben en grond. De stortplaats is van 1978 tot tenminste 2003 als zodanig in bedrijf geweest en is in 3 fasen vol gereden. Ter plaatse van fase 1 (middendeel) en fase 2 (zuidelijk deel) is in eerdere instantie zand gewonnen, waarna bovengenoemd afval is gestort zonder onderafdicthting. Bij fase 3, het deel van de stort dat het laatst volgestort is, is voor stort op maaiveldniveau een onderafdicthting aangebracht. Van fase 3 is alleen deel A en B volgestort. Deel C (laagte met water) is niet volgestort. De stortplaats is in de huidige situatie niet meer in gebruik en is in 2008 gesloten. Het maaiveld van de stort ligt plaatselijk aanzienlijk hoger dan het omringende maaiveld.

Begin 2014 is de stortplaats 'officieel gesloten verklaard'. Het is daardoor geen in werking zijnde bedrijf meer. Daarmee is wettelijk gezien Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe het bevoegd gezag geworden voor het afhandelen van de aanvraag om omgevingsvergunning.



Afbeelding 2. Vliegterrein

2.2 Beschrijving van het project

De RCM-Assen wil een gedeelte van de stortplaats gebruiken voor hun activiteiten. Het gaat concreet om medegebruik van de stortplaats. Vanwege de opslag in de ondergrond, zal de locatie een stortplaats blijven. De activiteiten bestaan uit het vliegen met modelvliegtuigen. Dit zijn luchtvaartuigen van geringe afmeting, waarvan de totale startmassa niet meer dan 25 kilogram bedraagt (Regeling Modelvliegen). Er wordt gevlogen met tweetakt-, viertakt- en elektromotoren.

De vliegactiviteiten vinden plaats in de periode 1 maart tot en met 30 november (bij goede weersomstandigheden). Bij harde wind, regen, mist, vroeg invallende duisternis en lage temperaturen (voor-, najaar en winter) wordt niet gevlogen. Er wordt zowel doordeweeks als in de weekenden gevlogen. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen heeft de RCM-Assen besloten tegemoet te komen aan de wensen van de omwonenden. Om de mogelijke overlast naar de omgeving te beperken, wordt het vliegen op zondagen slechts toegestaan voor elektrisch aangedreven toestellen met een bronvermogen lager dan 70 dB(A). Dit is overeenkomstig in de voorschriften van de omgevingsvergunning opgenomen.

	zomertijd	wintertijd
Maandag	13:00 – 21:00	13:00 – 18:00
Dinsdag	13:00 – 21:00	13:00 – 18:00
Woensdag	13:00 – 21:00	13:00 – 18:00
Donderdag	13:00 – 21:00	13:00 – 18:00
Vrijdag	13:00 – 21:00	13:00 – 18:00
Zaterdag	13:30 – 18:00	13:30 – 18:00
Zondag	13:30 – 18:00*	13:30 – 18:00*

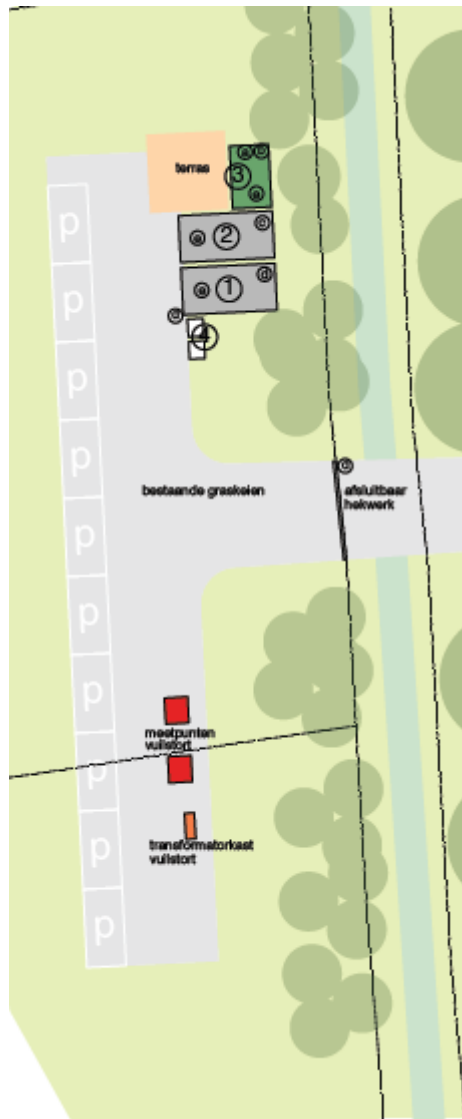
** op de zondag mag er alleen met elektrisch aangedreven toestellen gevlogen worden.*

Tabel 1; vliegtijden

Vliegtuigen starten en landen altijd tegen de wind. Afhankelijk van de windrichting wordt na briefing met de veld-/veiligheidsfunctionaris de vliegplaats bepaald. Deze zal altijd zoveel mogelijk tegen de houtwal aan de westzijde van de stortplaats gesitueerd zijn, zover mogelijk van de bebouwing af.

Er zullen geen grootschalige evenementen georganiseerd worden. De locatie leent zich, buiten de clubactiviteiten, niet voor grootschalige evenementen. Parkeerplaatsen en faciliteiten ontbreken en de kosten voor het huren van aggregaten en sanitaire voorzieningen staan in geen enkele verhouding met de mogelijk verkregen inkomsten uit de georganiseerde activiteiten. Incidenteel dat er een collega-modelvliegclub op bezoek komt.

Aan de noordzijde van de inrit naar het terrein zullen, tegen het hek/houtwal aan, 2 units geplaatst worden met een gebruiksoppervlak van ca. 36 m² die dienst zullen doen als clubhuis. Er zal gebruik gemaakt worden van ecotoiletten die periodiek worden onderhouden. Daarnaast wordt er een vloestofdichte container geplaatst van ca. 10 m² gebruiksoppervlak voor de stalling van de grasmaaimachine incl. een kleine hoeveelheid vloeistof voor de maaimachine en ander gereedschap.



Afbeelding 3

Het parkeren vindt plaats nabij de entree en het clubhuis, op de locatie. De club zal haar leden niet toestaan buiten het terrein te parkeren. Verder is het terrein afsluitbaar met een reeds aanwezig ijzeren hekwerk.

Hoofdstuk 3 Vigerend beleid

De aanvraag omgevingsvergunning moet in overeenstemming zijn met het beleid van het rijk, de provincie en natuurlijk de gemeente zelf. Om deze reden wordt hieronder aandacht geschonken aan dit beleid.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in die zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De SVIR schetst de rijksambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het "Besluit algemene regels ruimtelijke ordening" (Barro) is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden. Dit besluit bevat inhoudelijke regels van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen, provinciale inpassingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen met ruimtelijke onderbouwing moeten voldoen. Door het Barro is onlangs een extra motiveringsplicht aan het Bro toegevoegd voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen met stedelijke ontwikkelingen in verband met het onderwerp duurzame verstedelijking (de zogenoemde SER-ladder). In het provinciale ruimtelijk omgevingsbeleid is opgenomen dat gebruikt gemaakt dient te worden van de ruimte die al beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden, optimaal gebruik gemaakt dient te worden van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.

Het voorliggende plan voorziet in het meervoudig ruimtegebruik van een ruimte die al gebruikt wordt als voormalig stortplaats. Aangezien het plan voorziet in het realiseren van een modelMiegclub, waarbij de grond niet geroerd wordt, is deze functie goed te combineren met de voormalig stortplaats. Zodoende wordt er gebruik gemaakt van meervoudig ruimtegebruik en past deze ontwikkeling binnen de kaders van de SER-ladder.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Drenthe

De Omgevingsvisie Drenthe (vastgesteld op 2 juni 2010) is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de provincie Drenthe voor de periode tot 2020 en in een aantal gevallen daar voorbij. De Omgevingsvisie Drenthe vervangt het tweede Provinciaal Omgevingsplan (POP II) en is een integratie van vier wettelijk voorgeschreven planvormen; de provinciale ruimtelijke structuurvisie, het provinciaal milieubeleidsplan, het regionaal waterplan en het provinciaal verkeers- en vervoersplan.

Eén van de integrale gebiedsopgaven opgenomen in de omgevingsvisie Drenthe is de regio Groningen - Assen. De hoofdopgave voor dit gebied is het faciliteren van de te verwachten economische en demografische groei. Uitgangspunt bij de ontwikkeling is dat er een scherpe scheiding tussen woningbouw en landschap dient te zijn. Bij de ontwikkeling van het stedelijk netwerk wordt hieraan vastgehouden door wonen en werken te concentreren in de twee steden. De keuze voor verdichting van de stad die in het kader van de FlorijnAs is gemaakt wordt dan ook onderschreven door de provincie. Het complementaire karakter van Assen kan volgens de provincie worden versterkt door het ontwikkelen van unieke en afwisselende woonmilieus.

De provincie vindt het van provinciaal belang dat er een goede verweving van verschillende gebruiksfuncties plaatsvindt. Daarnaast streeft de provincie ook naar een bruisende provincie die uitdaagt tot bewegen en inspireert met culturele activiteiten. Sport- en cultuurparticipatie en de infrastructuur die hiervoor nodig is, zijn van provinciaal belang. De locatie is binnen de Omgevingsvisie niet aangeduid als natuurkundig waardevol, (robuuste) ecologische hoofdstructuur of stiltegebied. Wel valt het binnen het gebied dat is aangeduid als (nationaal) stedelijk netwerk.

Provinciale Omgevingsverordening Drenthe

De (Wet ruimtelijke ordening) Wo geeft de provincie de bevoegdheid voor ruimtelijk relevante onderwerpen van provinciaal belang een verordening vast te stellen. Provinciale Staten van Drenthe hebben op 9 maart 2011 de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe vastgesteld. Deze is als hoofdstuk 3 ingevoegd in de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe, geldend vanaf 22 september 2012. Deze verordening is gericht tot de gemeenten en bevat voorschriften waar ruimtelijke plannen en besluiten aan dienen te voldoen. De provincie Drenthe heeft een aantal kernkwaliteiten benoemd waarmee bij ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. Deze kernkwaliteiten zijn op het perceel waarop deze omgevingsvergunning betrekking heeft niet aan de orde. Deze aanvraag omgevingsvergunning voldoet aan de voorschriften vanuit de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe.

Vanuit provinciaal beleid zijn er geen belemmeringen voor de activiteiten van de modelMiegclub op de voormalige stortplaats Meisner te Ubbena. Het voorgenomen gebruik van het terrein door RCM-Assen geeft geen belemmeringen voor eventuele werkzaamheden in het kader van de nazorg van de stort.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Assen 2030

In februari 2010 heeft de raad van de gemeente Assen de Structuurvisie Assen 2030 (Hoofdstad Assen) vastgesteld. In deze integrale visie zijn de hoofdlijnen van het beleid aangegeven in woord en beeld. De structuurvisie bouwt voort op de visie "Assen Koerst" (2001) en Structuurplan Stadsrandzone Assen (2008) welke de gewenste ontwikkelingen tot 2020 beschrijven (het structuurplan biedt ook een doorkijk naar de langere termijn).

In de Structuurvisie Assen 2030 zijn ideeën uit eerder gemaakte plannen en visies op vergelijkbaar niveau verwerkt. In de nieuwe structuurvisie wordt omschreven hoe de stad zich heeft ontwikkeld en wat de verwachtingen en ambities zijn ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling (tot 2030). Deze verwachtingen en ambities vormen de basis voor het beleid dat vervolgens wordt beschreven voor verschillende thema's en deelgebieden. Met betrekking tot deze ruimtelijke onderbouwing is onder meer het volgende uit de structuurvisie relevant:

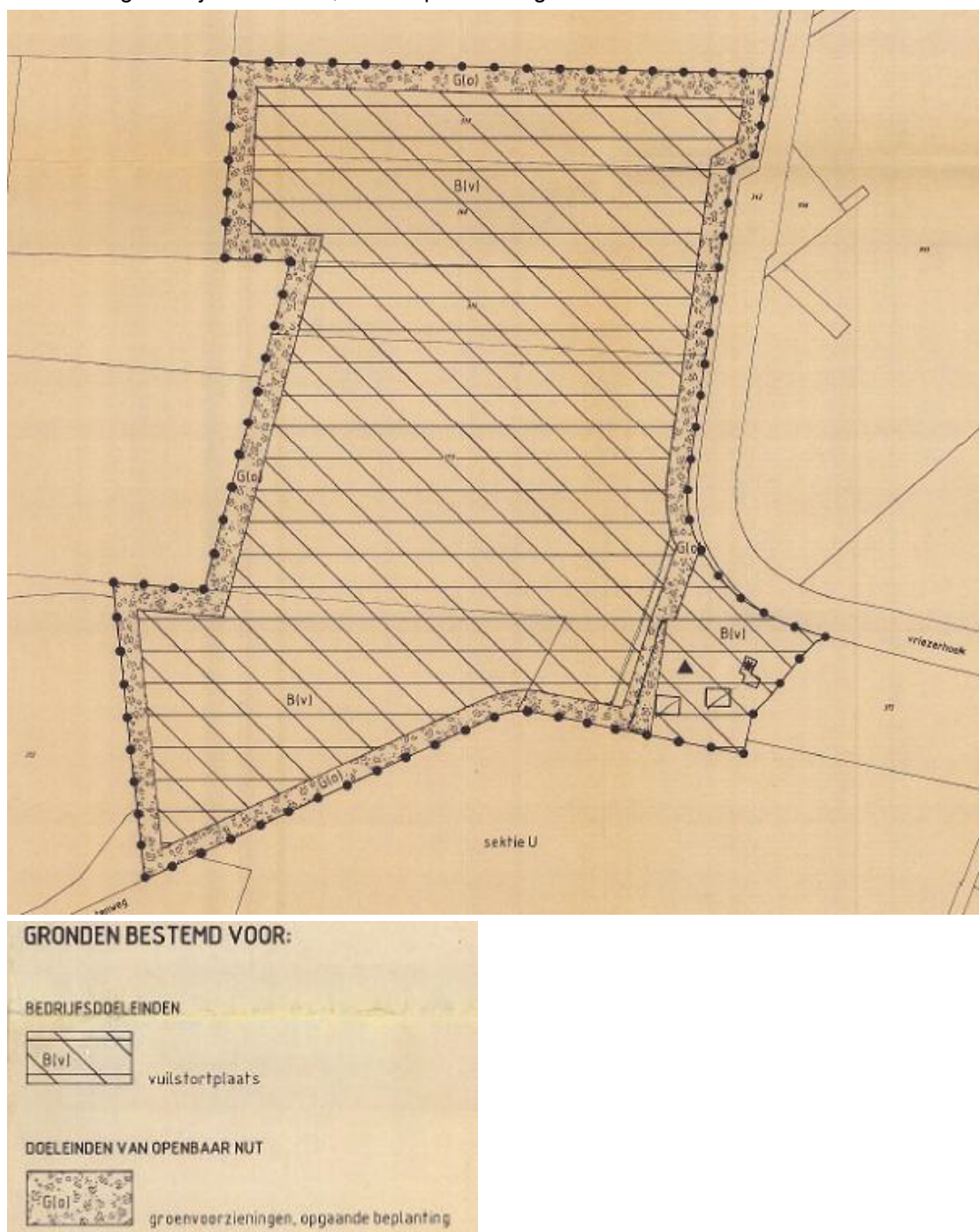
Assen is een dynamische stad waar veel activiteiten worden ontplooid voor bewoners en bezoekers. In Assen moet altijd veel te doen zijn op het gebied van sport, cultuur, uitgaan en recreatie. Als gemeente willen we dit dynamische klimaat mede mogelijk maken. We stimuleren breedtesport. We bevorderen de deelname aan sport en realiseren binnen en buitenaccommodaties, afgestemd op de behoefte.

Hoofdstuk 4 Planologisch kader

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het planologisch kader met betrekking tot het perceel aan de Vriezerhoek 1 te Assen. Afgesloten wordt met een afweging op basis waarvan op deze locatie de planologische inpassing van deze aanvraag aanvaardbaar is.

4.1 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan "Stortplaats bouw- en sloopafval Ubbena". Het vigerende bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen op 22 maart 1994. Aan het plangebied is de bestemming "Bedrijfsdoeleinden, vuilstortplaats" toegewezen.



Afbeelding 4

Deze gronden zijn bestemd voor vuilstortplaats in de vorm van:

- een stortplaats voor bouw- en sloopafval;
- puinbreek- en houtbreekinstallatie;
- bijbehorende voorzieningen, zoals bovengrondse brandstoftanks en
- materialenopslag.

Het beoogde gebruik voor de activiteiten van de modelMiegclub is hiermee in strijd.

4.2 Afweging planologische toelaatbaarheid

Zoals hiervoor aangegeven, is het voornemen in strijd met de regels van het geldende bestemmingsplan. Tevens past het verzoek niet onder de categorieën van gevallen genoemd in artikel 4 van het Besluit omgevingsrecht (Bor), omdat het initiatief buiten de bebouwde kom plaatsvindt. Medewerking aan het verzoek is mogelijk via een vergunning met toepassing van artikel 2.1, lid 1, onder c, juncto artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De RCM-Assen bestaat al sinds het einde van de jaren veertig van de vorige eeuw. Toen heette het de Asser ModelMiegclub. De activiteiten vonden toen hoofdzakelijk plaats op de Witter- en Balloërheide. Sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw vloog de club nabij het TT Circuit. Wegens uitbreiding van het TT Circuit raakte het RCM-Assen deze locatie kwijt. Sindsdien is de club op zoek naar een alternatief modelMiegveld. Deze is nu gevonden in onderhavige locatie op de voormalige stortplaats Meisner te Ubbena. In de tussenliggende periode heeft de club de beschikking gehad over een locatie in de gemeente Midden-Drenthe.

De gemeente Assen staat positief tegenover het wijzigen van het gebruik ten behoeve van de activiteiten van de RCM-Assen. De club is al decennialang verbonden aan de gemeente Assen.

Verder is de locatie, gezien de grote afstand ten opzichte van woningen (1e woning (Asserstraat 102) op ca. 700 m afstand gerekend vanuit het centrum van de miegcirkel), ideaal voor deze tak van sport. De afstand ten opzichte van woningen (en de woonwijk De Vledders in Vries) is ruim buiten de in de VNG Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" genoemde richtafstanden voor modelMiegtuigvelden. In deze richtlijn wordt een richtafstand geadviseerd van 300 m (geluid) ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. De dichtsbijzijnde woningen aan de Asserstraat liggen op ca. 480-500 m afstand, de wijk De Vledders in Vries ligt op ca. 1000 m afstand. Met deze afstanden ten opzichte van de locatie van de modelMiegtuigactiviteiten is de milieubelasting aanvaardbaar. Het woon- en leefklimaat wordt niet onevenredig aangetast en het functioneren van evt. bedrijven in de omgeving wordt niet in gevaar gebracht.

De miegcirkel gaat deels over een landbouwperceel. Dit perceel wordt gebruikt voor het verbouwen van gewassen. Er lopen geen koeien op het betreffende perceel. De gebruiksmogelijkheden van deze agrarische percelen wordt niet onevenredig aangetast door de activiteiten van de modelMiegclub.

Bovendien is het een mooie gebruiksmogelijkheid voor deze locatie, die vooral

vanwege de ondergrond (stortplaats) lastig is. Grote evenementen zullen niet georganiseerd worden. Er worden geen bomen gekapt en de greppels en waterpartij blijven intact.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening is ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in het gebied onderzoek verricht naar de bestaande situatie en naar de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de fysieke omgeving en de resultaten van onderzoek beschreven.

5.2 Water

Op grond van artikel 12 uit het Besluit ruimtelijke ordening moeten ruimtelijke plannen voorzien zijn van een waterparagraaf. Hiervoor wordt het proces van de watertoets doorlopen. Bij het watertoetsproces gaat het om het hele proces van vroegtijdig meedenken, informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het Waterschap beoordeelt wat de invloed van het project is op de waterhuishouding en geeft een wateradvies. Waterhuishoudkundige consequenties van een plan mogen niet op de omgeving afgewenteld worden. Het waterschap streeft ernaar om de ingrepen binnen een peilgebied waterneutraal te houden. Wateraspecten die met een specifiek instrument geregeld kunnen worden, worden in de watertoets wel gesignaleerd, maar niet geregeld.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets is een procesinstrument waarmee alle belangen ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten kunnen worden afgewogen. Om invulling te geven aan de sturende rol van water in ruimtelijke ordeningsprocessen is de Handreiking Watertoets opgesteld. Hierin is aangegeven op welke wijze de betrokken partijen (initiatiefnemer, waterbeheerder en planbeoordelaar) tot een betere samenwerking kunnen komen.

Waterhuishouding

Omdat het verhard oppervlak niet toeneemt, heeft de ontwikkeling geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem.

5.3 Verkeersaspecten

De meeste activiteiten zullen in de avonduren en weekenden plaatsvinden. Naar verwachting zullen er op een avond minimaal 2 auto's zijn tot 10 auto's op een instructieavond. Op een instructieavond zijn er vanwege de verhoogde activiteiten met regelmaat bezoekers te verwachten. Mogelijk dat de kans bestaat dat passerende personen komen kijken. In de weekenden is eveneens een verhoogde activiteit waar te nemen waarbij er mogelijk 15 auto's zijn.

Er zal geparkeerd worden op het terrein, namelijk op de graskeien rondom de ingang van het terrein. Parkeren langs de weg wordt van gemeentewege niet toegestaan.

5.4 Geluid

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer. De Wet geluidhinder biedt geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerlawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï door middel van zonering. De belangrijkste onderwerpen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn:

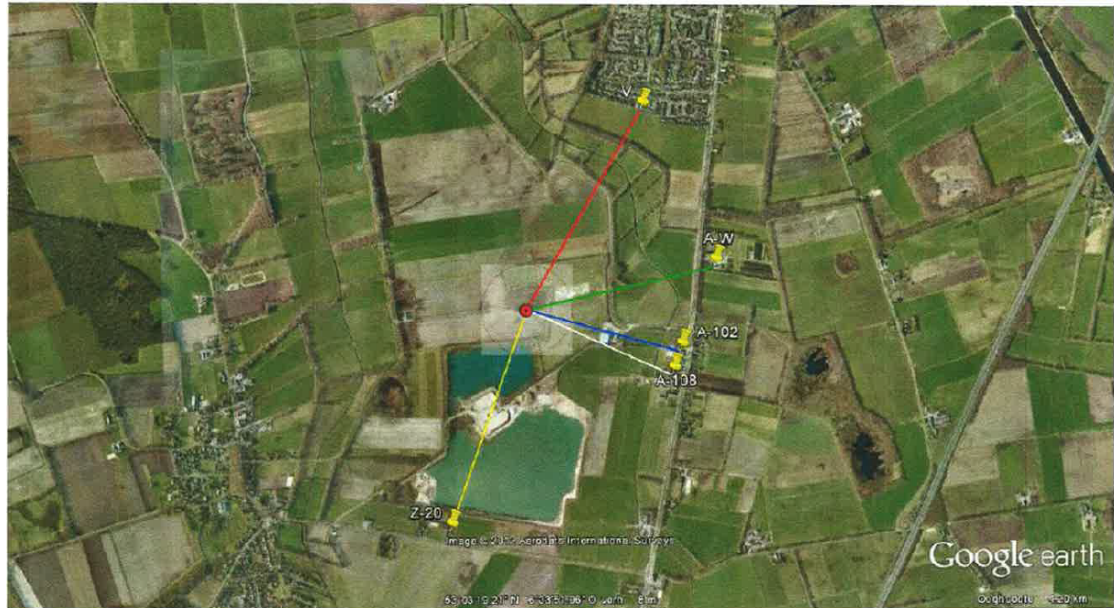
- Industrielawaaï; voorzover dit betrekking heeft op industrieterreinen waar zich "grote lawaaimakers" kunnen vestigen;
- Wegverkeerslawaaï:
 - a. bouwen van woningen langs wegen (niet voor 30 km/u-wegen);
 - b. aanleg/wijzigen van wegen (niet voor hoofdwegen en 30 km/u-wegen);
- Spoorweglawaaï:
 - c. bouwen van woningen langs spoorwegen;
 - d. aanleg/wijzigen van secundaire spoorwegen (niet het hoofdspoorwegnet).

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (KNVvL), Afdeling Modelvliegtuigsport, heeft in opdracht van RCM-Assen een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch Rapport ten behoeve van de vergunningaanvraag voor het modelvliegtuigterrein van de Radio Controlled Modelvliegtuigclub Assen Club d.d. 15 juni 2013). De KNVvL heeft een berekening gemaakt van de te verwachten geluidsniveaus op enkele dichtbij gelegen woningen.

Uit het eerdergenoemde rapport blijkt dat de door de club gewenste activiteiten akoestisch inpasbaar zijn in de omgeving. De in de vergunning opgenomen geluidsnormen zullen niet overschreden worden. De omvang van de activiteiten worden in de omgevingsvergunning via doel- en middelvoorschriften vastgelegd.

Het rapport gaat uit van de maximale emissie- en immissiewaarden gebaseerd op de meest ongunstige aanname dat alle modellen aan hun keuringsgrens van $L_p = 80 \text{ dB(A)}$ of $L_p = 85 \text{ dB(A)}$ zitten en er de hele bedrijfstijd is gerekend met de toeslag voor tonaal geluid. Bovendien is aangenomen dat alle modellen de gehele tijd met vol vermogen vliegen. In de praktijk is dat nooit het geval. Alleen daardoor al zal het langtijdgemiddelde geluidniveau in de praktijk lager zijn dan in dit rapport berekend.

Op basis van het rapport wordt geconcludeerd dat het door de modelvliegtuigen geproduceerde geluid geen belemmering oplevert voor de vergunningverlening. Voor het overige wordt verwezen naar het volledige rapport van de KNVvL, Bijlage 3 Akoestisch onderzoek.



Vlieggebied: rode cirkel met straal 200 m, centrum is rood-zwarte stip
Rode lijn: 1000 m tot bebouwde kom Vries (V)
Groene lijn: 840 m tot woning/kwekerij Asserstraat (W)
Blauwe lijn: 700 m tot woning Asserstraat 102
Witte lijn: 700 m tot woning Asserstraat 108
Gele lijn: 1015 m tot woning Zeijerstraat 20

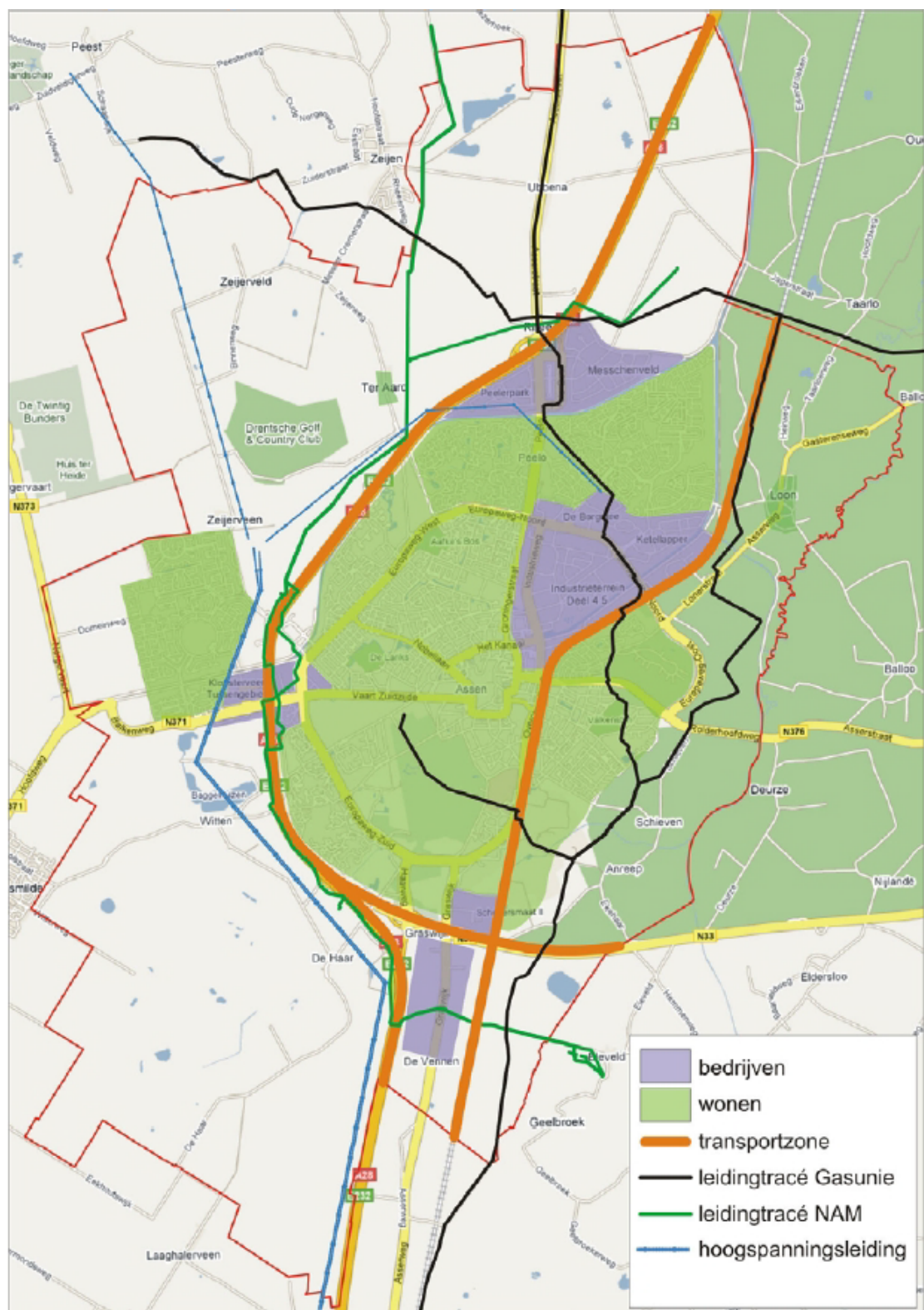
Afbeelding 5: bron: Akoestisch rapport ten behoeve van de vergunningaanvraag voor het modelvliegterrein van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (RCMA) van de KNVvL d.d. 15 juni 2013

5.5 Externe veiligheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Met dit besluit wil de overheid de kans op en het effect van een ernstig ongeval beperken. Het besluit is van toepassing op bedrijfsactiviteiten met gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen en het gebruik van luchthavens.

In artikel 2, lid 1 van het Bevi staan de inrichtingen genoemd waarop het besluit van toepassing is. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor in de omgeving aanwezige risicogevoelige (kwetsbare) objecten.

De gemeente Assen heeft in 2008 een Beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Hierin wordt gekozen voor gebiedsgerichte ambitieniveaus.



Afbeelding 6. Gemeente Assen, Beleidsvisie externe veiligheid, 16 december 2008

Bij de fabricage, de op- en overslag en het transport van gevaarlijke stoffen zoals ammoniak, aardgas, chloor en LPG, kunnen ongelukken gebeuren met effecten voor de omgeving. Het gaat om kleine kansen met soms grote gevolgen.

In de omgeving van het plangebied vindt geen fabricage of op- en overslag van gevaarlijke stoffen plaats (bijv. geen LPG-tankstation). Het dichtstbijzijnde transport van aardgas via hogedrukleidingen vindt plaats op circa 500 meter afstand van de vliegcirkel van het plangebied. Ten oosten van het plangebied loopt ter hoogte van de Asserstraat een hogedrukleiding van de Gasunie van noord naar zuid. Ten westen van de locatie lopen ter hoogte van de Oosterweg twee hogedrukleidingen van de NAM van noord naar zuid. De afstanden van deze leidingen tot het plangebied zijn zodanig dat het plangebied buiten het invloedsgebied van de leidingen ligt en het item externe veiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden.

Ook de afstand van het plangebied tot de Asserstraat, waar mogelijk incidenteel transport van LPG plaatsvindt, is zodanig dat dit transport in kader van externe veiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden.

Gezien bovengenoemde afstanden van de gasleidingen tot de vliegcirkel, het feit dat ze ten minste 50 cm onder het maaiveld liggen, de afstand van de Asserstraat tot de vliegcirkel en het (mogelijk) incidentele transport van LPG over de Asserstraat, is het niet mogelijk dat een modelvliegtuig een gasleiding of LPG-vrachtauto raakt.

5.6 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet luchtkwaliteit* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding/van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Gezien de kleinschaligheid van het plan, aard van de activiteiten en de zeer beperkte verkeersaantrekkende werking draagt het plan Niet In Betekende Mate bij aan luchtverontreiniging.

Voor de volledigheid is het plan getoetst aan de hand van de Verkeersmilieukaart van de Gemeente Assen (Promil Spatial). Ook uit deze toetsing blijkt dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt in de getoetste jaren 2011, 2020 en 2030.

5.7 Bodem

Artikel 9 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat in de ruimtelijke onderbouwing rekening gehouden moet worden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De bodemtoets moet worden uitgevoerd bij het wijzigen of opstellen van een bestemmingsplan. Tevens dient, op basis van het Besluit indieningsvereisten aanvraag bouwvergunning (Biab), bij de aanvraag van een omgevingsvergunning een rapportage van een recent uitgevoerd verkennend bodemonderzoek toegevoegd te worden.

Op de locatie bevindt zich een stortplaats van bouw- en sloopafval, stobben en grond. De stortplaats is in de huidige situatie niet meer in gebruik en is in 2008 gesloten. Na beëindiging van de stortactiviteiten is de stort afgedekt met een HDPE-folie in combinatie van een minerale laag (ML-40 van Genap). Daar boven op is een deklaag van 1 meter van categorie-I grond aangebracht. Alleen het noordelijk deel van de stort (fase 3A en 3B) heeft een onderafsluiting.

Het grondwater onder de stort is overwegend licht verontreinigd met een aantal zware metalen met plaatselijk een sterke verontreiniging.

De provincie Drenthe is inzake de grond- en grondwaterkwaliteit verantwoordelijk voor de nazorg. In 2011 heeft de laatste grondwatermonitoring plaatsgevonden.

Vanwege de volgende aspecten zijn er vanuit bodem geen belemmeringen voor het onderhavige plan:

- de aanwezigheid van een deklaag van 1 meter dik;
- het feit dat de activiteiten van de RCM Assen zich uitsluitend op maaiveldniveau afspelen;
- het feit dat de leden van RCM Assen niet in contact kunnen komen met stortmateriaal en/of verontreinigd grondwater;
- het feit dat de activiteiten van de RCM Assen niet leiden tot een verslechtering van de bodem.

Rapporten met betrekking tot de kwaliteit van de bodem, deklaag, stortmateriaal en/of grondwater zijn in bezit van de provincie.

5.8 Archeologie

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is een verplichte archeologietoets opgenomen. Bij het opstellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen wordt rekening gehouden met zowel de bekende als de te verwachten archeologische waarden. Voor de bekende waarden dient de Archeologische Monumentenkaart (AMK) te worden geraadpleegd. Voor de verwachtingswaarden dient de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) te worden geraadpleegd. Door de wijziging van de Monumentenwet 1988 is de gemeente sinds 1 september 2007 bevoegd gezag met betrekking tot archeologie. Uitgangspunten van de wet zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en het zogenaamde "veroorzakerprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt, financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden.

De gemeente Assen heeft voor haar gehele grondgebied een archeologische beleidsadvieskaart vastgesteld. Onderhavig verzoek voorziet enkel in gebruik van het (verhoogde) maaiveld van de voormalige stortplaats. Er is aldus geen sprake van aantasting van eventuele archeologische waarden. Archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

5.9 Cultuurhistorie

Op grond van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) op 1 januari 2012 dienen ruimtelijke plannen tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Belangrijke doelen van de Modernisering van de Monumentenzorg zijn het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken, het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening, het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

Onderhavig verzoek voorziet enkel in gebruik van het oppervlak. Daarnaast vindt het gebruik plaats bovenop een stortplaats. Er is aldus geen sprake van aantasting van eventuele cultuurhistorische waarden. Voor het overige zie ook hetgeen in paragraaf Archeologie is weergegeven.

5.10 Ecologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling moet rekening worden gehouden met het aspect ecologie. Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet (soortenbescherming).

5.10.1 Flora en fauna

De bescherming van inheemse dier- en plantensoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. De wet maakt onderscheid in drie categorieën beschermde soorten namelijk:

- Tabel 1-soorten: De meest algemene, niet bedreigde soorten. Voor deze soorten geldt een vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, bestendig gebruik of beheer en onderhoud;
- Tabel 2-soorten: Beschermde soorten. Hiervoor geldt een vrijstelling bij

ruimtelijke ontwikkelingen, bestendig gebruik of beheer en onderhoud mits wordt gehandeld volgens een geaccordeerde en door de initiatiefnemer onderschreven gedragscode;

- Tabel 3-soorten: Strikt beschermde soorten waaronder de Habitatrichtlijnsoorten en een selectie van bedreigde soorten.

In de Flora- en faunawet is tevens een zorgplicht opgenomen. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

Een quickscan Flora- en faunawet is gedaan door Buro Bakker (Bijlage 4 Quickscan flora en fauna). Op 20 juni 2012 is een ecologische verkenning in het gebied uitgevoerd. Daarbij is gelet op de aanwezigheid van beschermde flora en fauna. Daarnaast zijn inschattingen gemaakt van het (mogelijke) voorkomen van beschermde soorten op basis van terreinkenmerken. Op 29 juni 2012 is op een warme zomeravond een aanvullende luisterronde naar amfibieën uitgevoerd.

Vanwege de lange proceduretijd voor realisatie, was een actualisatie van de ecologische verkenning gewenst. Hiervoor is op 28 april 2015 een nieuwe veldverkenning uitgevoerd. De rapportage uit 2012 is waar nodig, op basis van deze veldverkenning, aangevuld of aangepast. Hierbij is getoetst aan de meest recente inzichten en afspraken over het in gebruik hebben van de modelvliegbaan.

De vliegactiviteiten zullen in de periode 1 maart tot en met 30 november (bij goede weersomstandigheden) worden uitgevoerd, waarbij zowel doordeweeks als in de weekenden gevlogen wordt. Voor de vliegtijden wordt verwezen naar tabel 1, paragraaf 2.2 Beschrijving van het project. Er wordt alleen gevlogen bij daglicht. Er zijn hooguit 3 vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht. Naast het vliegen met modelvliegtuigen zullen er frequent mensen op de vliegbaan aanwezig zijn voor onderhoud van het terrein, voor inspectie en voor voorbereidende werkzaamheden.

In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Bebouwing en bomen met holtes ontbreken in het plangebied, zodat verblijfplaatsen van vleermuizen uitgesloten zijn. Verder heeft het plangebied geen waarde voor zwaar en matig zwaar beschermde zoogdieren. Aanwezigheid van beschermde vissen kan ook worden uitgesloten. Negatieve effecten op zoogdieren en vissen zijn niet aan de orde. De aanwezigheid van beschermde vlinders, libellen en overige ongewervelden kan eveneens worden uitgesloten.

Wel zijn er vogels waargenomen. De voor broedvogels potentieel versturende activiteiten starten reeds vóór het broedseizoen van de te verwachten soorten. Dat betekent dat verstoringsempfindelijke soorten er niet voor zullen kiezen binnen het terrein en de invloedssfeer van het gebruik tot broeden te komen. Er zijn voor deze soorten voldoende uitwijkmogelijkheden.

Minder verstoringsempfindelijke vogelsoorten kunnen binnen het plangebied succesvol tot broeden gekomen. Het gebruik zoals dat is voorzien, leidt daarmee niet tot overtreding van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet.

De overige in het plangebied gevonden en te verwachten soorten zijn licht beschermd. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet hoeft voor deze soorten niet te worden aangevraagd. De algemene zorgplicht is wel van kracht.

Voor het overige wordt verwezen naar het volledige rapport (Bijlage 4 Quicksan flora en fauna).

5.10.2 Natuurbeschermingswet

De natuurbeschermingswet is voor dit plan niet van toepassing aangezien het plan niet valt binnen de gebieden die in het kader van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn beschermd moeten worden.

5.10.3 Conclusie

Ten aanzien van de soorten- en gebiedsbescherming zijn er geen belemmeringen voor dit project.

5.11 MER-beoordeling

Voor grootschalige ontwikkelingen op het gebied van woningen, bedrijvigheid en infrastructuur geldt het Besluit milieueffectrapportage. Daarin is aangegeven dat in bepaalde gevallen een milieueffectrapportage moet worden opgesteld, waarin wordt aangegeven wat de gevolgen zijn van de ontwikkelingen voor het milieu. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Als een project onder de MER-beoordeling valt, wordt gekeken naar de kenmerken van het project, de cumulatie met andere projecten, de ligging van het project en de kenmerken van het potentiële effect van het project. Voor de MER-beoordelingsplichtige projecten hoeft niet in alle gevallen een MER te worden gemaakt: er moeten bijzondere omstandigheden aanwezig zijn die dat noodzakelijk maken.

Het Besluit m.e.r. geeft aan dat een m.e.r.-beoordelingsplicht in elk geval geldt voor de oprichting, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart (activiteit D 6.1). Het gaat hier om luchthavens met een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of uitsluitend geschikt voor het starten of landen van helikopters. Het voorgenomen initiatief betreft geen luchthaven. Daarnaast heeft het initiatief ook geen significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. De Natura 2000-gebieden Fochteloërveen, Drentsche Aa en Witterveld liggen op ruime afstand van de locatie. Een m.e.r.(beoordelings)-procedure is daarom niet aan de orde.

5.12 Conclusie

Vanuit de omgevingsaspecten zijn geen belemmeringen naar voren gekomen. Realisatie van voorgenomen initiatief is voor wat betreft de omgevings- en milieuaspecten haalbaar.

Hoofdstuk 6 Financiële toelichting

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient, op grond van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij het verlenen van een omgevingsvergunning tevens een exploitatieplan te worden vastgesteld om het verhaal van de plankosten zeker te stellen.

De voorgestane ontwikkeling is een particulier initiatief van de RCM-Assen. De RCM-Assen heeft van de eigenaar van het perceel toestemming gekregen om hun activiteiten uit te voeren. Dit is geregeld via een gebruikersovereenkomst met SITA, de eigenaar van de stortplaats.

Verder heeft de RCM-Assen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) een convenant afgesloten omdat de locatie in de CTR van Eelde ligt (Bijlage 5). De CTR of Control Region wordt in de luchtvaart gebruikt als naam voor een gebied rondom een luchthaven. Dit luchtruim wordt door de luchtverkeersleiding beheerd vanuit de verkeerstoren. De luchtverkeersleiding is er verantwoordelijk voor dat alle vliegtuigen voldoende afstand tot elkaar hebben binnen dit gebied. Modelvliegen binnen een CTR is op basis van de Regeling modelvliegen (o.a. artikel 2 onder n) slechts toegestaan als belanghebbende een convenant heeft afgesloten met de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt en de modelbestuurder zich houdt aan de afspraken in dat convenant.

Door de lange voorbereidingstijd en procedure is inmiddels een nieuw convenant nodig. Hiervoor is contact gelegd met de Luchtverkeersleiding Nederland. Het convenant zal, twee maanden voorafgaand aan de ingebruikname van onderhavige locatie, worden aangevraagd.

In dit convenant is een hoogtelimiet opgenomen van maximaal 100 m. Dit betekent dat de modelvliegers niet hoger mogen vliegen dan 100 m boven de grond, om vrij te blijven van verkeer van/naar de luchthaven Groningen Airport Eelde. Voor de activiteiten op de voormalig stortplaats wordt een maximale vlieghoogte van 100 meter aangehouden en vergund.

Met de gesloten gebruiksovereenkomst en het convenant is de uitvoerbaarheid van het voornemen voldoende aangetoond.

Verder hoeft voor het initiatief geen exploitatieplan op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) te worden vastgesteld. Met het voorgenomen plan is namelijk geen sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

6.2 Verantwoording over de inzet van een exploitatieplan

Een exploitatieplan dient te worden vastgesteld wanneer:

- kosten niet anderszins zijn verzekerd;
- er nadere eisen worden gesteld aan de inrichting en/of;
- sprake is van een fasering in de uitvoering.

De kosten zijn anderszins verzekerd via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid van dit project is hiermee voldoende gewaarborgd. De vaststelling van een exploitatieplan kan daarom achterwege blijven. Eventuele nadere eisen aan de inrichting of fasering van de uitvoering spelen bij dit plan eveneens geen rol.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn, de resultaten van het overleg op grond van artikel 3.1.1. Bro uiteengezet. Ook de resultaten van de zienswijzefase worden hier uiteengezet wanneer deze beschikbaar zijn.

7.1 Procedure

Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 6.5 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is voor het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad benodigd. Op grond van artikel 6.5 lid 3 Bor kan de gemeenteraad bepaalde categorieën van gevallen aanwijzen waarvoor de verklaring van geen bedenkingen niet is vereist.

De gemeenteraad Assen heeft op 28 april 2011 het volgende besloten: “Door toepassing van artikel 6.5 lid 3 van het Besluit omgevingsrecht de volgende categorieën van gevallen aanwijzen waarvoor een verklaring van geen bedenkingen niet is vereist:

- de aanvraag is niet in strijd met rijks- en/of provinciaal beleid;
- de aanvraag past binnen het gemeentelijk woningbouwprogramma;
- er is sprake van een plan met beperkte ruimtelijke impact;
- het plan is al opgenomen in een geaccordeerde stedenbouwkundige visie;
- de gemeentelijke plankosten overschrijden de € 10.000,-- niet.”

De aanvraag van RCM-Assen voldoet niet aan deze criteria. Een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad is nodig.

Tijdens de raadsbehandeling van 25 augustus 2014 heeft de gemeenteraad van Assen onder voorwaarden een voorlopige verklaring van geen bedenkingen afgegeven.

7.2 Zienswijzen

De aanvraag omgevingsvergunning, de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing en overige bijbehorende stukken hebben ingevolge artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° van de Wabo in combinatie met het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) met ingang van 11 december 2014 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijzen omtrent de (ontwerp) omgevingsvergunning bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe kenbaar te maken.

Tijdens de terinzageperiode zijn 19 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn afkomstig van diverse omwonenden en een bedrijf in de omgeving van de inrichting. De beantwoording van de zienswijzen staat in hoofdstuk 10 van de vergunning (Bijlage 1 Definitieve vergunning). In bijlage 5 van de vergunning is een samenvatting van de zienswijzen weergegeven.

Bijlagen

Bijlage 1 Definitieve vergunning

VERZONDEN 17 NOV. 2015

Assen, 17 november 2015

Ons kenmerk 201400417-00599921

Onderwerp: Besluit ingevolge de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor Radio Controlled Modelvliegclub Assen te Ubbena

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INGEVOLGE DE WABO VOOR RADIO CONTROLLED MODELVLIEGCLUB ASSEN TE UBBENA

1. BESLUIT OMGEVINGSVERGUNNING

1.1. Onderwerp

Wij hebben op 17 februari 2014 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van Radio Controlled Modelvliegclub Assen (verder te noemen RCM-Assen). Het betreft het oprichten van een inrichting voor het vliegen met modelvliegtuigen. De aanvraag gaat over Vriezerhoek 1 te Ubbena, kadastraal bekend gemeente Assen, sectie AB, nummer 117. De aanvraag is geregistreerd onder zaaknummer 201400417.

Concreet wordt verzocht om een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) met de onderdelen:

1. een vergunning ex artikel 2.1, lid 1, onder a (bouw)
2. een vergunning ex artikel 2.1, lid 1, onder c (afwijken bestemmingsplan)
3. een vergunning ex artikel 2.1, lid 1, onder e (milieu)

De aanvraag en de bijbehorende stukken zijn op verschillende momenten tijdens de procedure aangevuld of gewijzigd. Voor een overzicht van de stukken die deel uitmaken van de aanvraag verwijzen wij naar hoofdstuk 9 en bijlage 4.

1.2. Besluit

Wij besluiten, gelet op de overwegingen die zijn opgenomen in deze vergunning en gelet op artikelen 2.1 en 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

- de omgevingsvergunning te verlenen voor de volgende activiteiten:
 - het oprichten van een modelvliegclub aan de Vriezerhoek 1 te Ubbena op grond van artikel 2.1, lid 1, onder e, van de Wabo;
 - het gebruiken van de gronden ten behoeve van het vliegen met gemotoriseerde modelvliegtuigen op grond van artikel 2.1, lid 1, onder c, van de Wabo;
 - het plaatsen van twee prefab kantoor-units, een milieucontainer en twee dixi-toiletten op grond van artikel 2.1, lid 1, onder a, van de Wabo;
- dat paragraaf 1.5 van het rapport Toetsing Flora- en faunawet voor vestiging van een modelvliegclub op vuilstortplaats Ubbena, kenmerk buro-bakker 2015/P15118, d.d. ontvangen op 17 juni 2015, met uitzondering van de vliegtijden als genoemd in tabel 1 Vliegtijden per dag, deel uitmaakt van de vergunning;
- aan deze vergunning voorschriften te verbinden zoals die zijn opgenomen in hoofdstukken 2 tot en met 8 van dit besluit;



- dat voor zover de aan de vergunning verbonden delen van de vergunningaanvraag niet in overeenstemming zijn met de gestelde voorschriften, de voorschriften bepalend zijn.

1.3. Ondertekening

Gedeputeerde Staten voornoemd,
namens dezen,



F. Quené,
teamleider RUD Drenthe

1.4. Verzending

Het origineel van deze beschikking wordt verzonden aan:

- Radio Controlled Modelvliegclub Assen, t.a.v. de heer J. Meinders, Vaartweg 20, 9422 CN Smilde.

Een afschrift wordt verzonden aan:

- het college van burgemeester en wethouders van Assen, Postbus 30018, 9400 RA Assen
- het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo, Postbus 5, 9408 AA Vries
- Architectenburo van Ruth B.V, t.a.v. de heer J. van der Meer, Postbus 24, 7991 AA Dwingeloo

1.5. Rechtsmiddelen

Beroepsmogelijkheid

Tegen dit besluit kan binnen zes weken na de dag van bekendmaking beroep worden ingesteld bij de Rechtbank Noord-Nederland, Postbus 150, 9700 AD Groningen. Het beroep kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 8:1 juncto artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht worden ingesteld door belanghebbenden die tijdig hun zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht of door belanghebbenden die geen zienswijze naar voren hebben gebracht maar die dat redelijkerwijs niet kan worden verweten of door belanghebbenden die zich niet kunnen vinden in de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit. Griffierechten zijn hiervoor verschuldigd.

Indien beroep is ingesteld tegen dit besluit, kan ook om een voorlopige voorziening worden gevraagd indien onverwijlde spoed dat vereist. Het verzoek moet worden gedaan bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Nederland, locatie Groningen. Griffierechten zijn hiervoor verschuldigd.

INHOUDSOPGAVE

1.	BESLUIT OMGEVINGSVERGUNNING	1
1.1.	Onderwerp	1
1.2.	Besluit	1
1.3.	Ondertekening	2
1.4.	Verzending	2
1.5.	Rechtsmiddelen	2
	VOORSCHRIFTEN MILIEU	7
2.	ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	7
2.1.	Terrein van de inrichting en toegankelijkheid	7
2.2.	Onderhoudswerkzaamheden	7
2.3.	Registratie en onderzoeken	7
2.4.	Bedrijfsbeeindiging	7
3.	AFVALSTOFFEN	8
3.1.	Algemeen	8
3.2.	Opslag van afvalstoffen	8
3.3.	Aanvullende voorschriften behandeling van afvalstoffen	8
4.	BODEM	8
4.1.	Doelvoorschriften	8
4.2.	Preventiemaatregelen	9
5.	BESCHERMING STORTPLAATS	9
5.1.	Algemeen	9
5.2.	Werkzaamheden en/of handelingen op, aan of in de stortplaats	9
6.	GELUID	10
6.1.	Algemeen	10
6.2.	Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	10
6.3.	Maximale geluidsniveau	11
6.4.	Overige voorschriften	11
7.	LUCHT	12
7.1.	Algemeen	12
	VOORSCHRIFTEN OVERIGE ACTIVITEITEN	13
8.	Het Bouwen van een bouwwerk	13
8.1.	Plichten voordat u met de bouw begint	13
8.2.	Plichten tijdens de bouw	13
8.3.	Plichten bij ingebruikneming van het bouwwerk	13

PROCEDURELE OVERWEGINGEN 14

9. PROCEDURELE ASPECTEN 14

9.1.	Gegevens aanvrager	14
9.2.	Projectbeschrijving	14
9.3.	Huidige vergunnings situatie	14
9.4.	Bevoegd gezag	14
9.5.	Volledigheid van de aanvraag en opschorting procedure	14
9.6.	Uitgebreide procedure	15
9.7.	Verklaring van geen bedenkingen	15
9.8.	Adviezen	15
9.9.	Ter inzage legging	15
9.10.	Zienswijzen	15
9.11.	Aanvulling op de aanvraag	16

10. Beantwoording van de zienswijzen 17

10.1.	Algemeen	17
10.2.	Omgevingsvergunning afwijkend gebruik (vvgb)	19
10.3.	Flora- en Faunawet (FFW)	22
10.4.	Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu	23
10.5.	Naleefgedrag, toezicht en handhaving	28
10.6.	Omgevingsvergunning voor het onderdeel Bouwen	28
10.7.	Aanvullende zienswijzen	29
10.8.	Conclusie	31

11. SAMENHANG MET OVERIGE WET- EN REGELGEVING 31

11.1.	Activiteitenbesluit	31
11.2.	M.e.r.-(beoordelings)plicht (onder drempelwaarden D-lijst)	31
11.3.	Richtlijn industriële emissies 2010/75/EU (Rie)	31
11.4.	Natuurbeschermingswet (vogel- en habitatrichtlijngebieden)	32
11.5.	Wet luchtvaart en Regeling modelvliegen	32
11.6.	Omgevingsvisie Drenthe	32

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN MILIEU 33

12. TOETSINGSKADER MILIEU 33

12.1.	Inleiding	33
12.2.	Toetsing oprichten, veranderen of revisie	33

13. BEST BESCHIKBARE TECHNIEKEN (BBT) 33

13.1.	Algemeen	33
13.2.	Concrete bepaling BBT	34
13.3.	Conclusies BBT	34

14. BESCHERMING GESLOTEN STORTPLAATS 34

14.1.	Algemeen	34
14.2.	Toetsingskader	34

14.3.	Beoordeling	35
14.4.	Conclusie	35
15.	AFVALSTOFFEN	35
15.1.	Afvalpreventie	35
15.2.	Afvalscheiding	35
16.	AFVALWATER	36
16.1.	Het kader voor de lozing van afvalwater	36
16.2.	Beoordeling en conclusie	36
17.	BODEM	36
17.1.	Het kader voor de bescherming van de bodem	36
17.2.	De bodembedreigende activiteiten	37
17.3.	Beoordeling en conclusie	37
17.4.	Nulsituatieonderzoek	37
18.	ENERGIE	37
18.1.	Beoordeling en conclusie	37
19.	EXTERNE VEILIGHEID	38
19.1.	Opslag van gevaarlijke (afval)stoffen	38
19.2.	Gevaar als gevolg van vliegen	38
19.3.	Conclusie	38
20.	GELUID EN TRILLINGEN	38
20.1.	Algemeen	38
20.2.	Omgevingstypen	38
20.3.	Maximale geluidsniveaus (L_{Amax})	39
20.4.	Indirecte hinder en verkeersaantrekkende werking	39
20.5.	Beoordeling en toetsing	39
21.	LUCHT	40
21.1.	Algemeen beleid	40
21.2.	Beoordeling en conclusie	40
22.	CONCLUSIE	40
22.1.	Conclusie	40
INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN OVERIGE ASPECTEN		41
23.	OVERWEGINGEN BOUWEN	41
23.1.	Inleiding	41
23.2.	Toetsing	41
23.3.	Verplichting onderdeel bouwen	41

23.4.	Motivering buitenplanse afwijking bestemmingsplan	41
23.5.	Conclusie	41
24.	VERKLARING VAN GEEN BEDENKINGEN	42
Bijlage 1	Geluidcontouren dagperiode	43
Bijlage 2	Geluidcontouren avondperiode	44
Bijlage 3	Begrippen	45
Bijlage 4	Overzicht aanvraag en bijbehorende stukken	49
Bijlage 5	Samenvatting van de zienswijzen	50

VOORSCHRIFTEN MILIEU

2. ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

2.1. Terrein van de inrichting en toegankelijkheid

2.1.1. De inrichting moet schoon worden gehouden en in goede staat van onderhoud verkeren.

2.1.2. Alle binnen de inrichting aanwezige machines, installaties en voorzieningen moeten overzichtelijk zijn opgesteld en altijd goed bereikbaar zijn.

2.1.3. Op het terrein van de inrichting moeten maatregelen worden getroffen dat de toegang tot de inrichting tijdens het vliegen met modelvliegtuigen voor onbevoegden redelijkerwijs niet mogelijk is.

2.2. Onderhoudswerkzaamheden

2.2.1. Onderhoudswerkzaamheden, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen, dat deze buiten de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken, dan wel dat hiervan in de omgeving meer nadelige gevolgen voor het milieu worden ondervonden dan uit de normale bedrijfsvoering voortvloeit moeten ten minste 5 dagen voor de aanvang van de uitvoering aan het bevoegd gezag worden gemeld.

2.3. Registratie en onderzoeken

2.3.1. In de inrichting moet een centraal registratiesysteem aanwezig zijn waarin informatie omtrent onderhoud, metingen, keuringen, controles en gegevens van relevante milieuonderzoeken worden bijgehouden. In het registratiesysteem moet ten minste de volgende informatie zijn opgenomen:

- a. de schriftelijke instructies voor het personeel;
- b. de resultaten van in de inrichting uitgevoerde milieucontroles, keuringen, inspecties, metingen, registraties en onderzoeken (zoals keuringen van brandblusmiddelen, visuele inspectie van bodembeschermende voorzieningen, bodemonderzoek, akoestisch onderzoek, etc.);
- c. meldingen van ongewone voorvallen, die van invloed zijn op het milieu, met vermelding van datum, tijdstip en de genomen maatregelen;
- d. registratie van klachten van derden omtrent milieuaspecten en daarop ondernomen acties;
- e. een afschrift van de vigerende omgevingsvergunning(en) met bijbehorende voorschriften en meldingen.

2.3.2. De in voorschrift 2.3.1 bedoelde informatie moet in ieder geval tot aan het beschikbaar zijn van de resultaten van de eerst volgende meting, keuring, controle of analyse, maar ten minste gedurende 3 jaar in de inrichting worden bewaard en ter inzage gehouden voor de daartoe bevoegde ambtenaren.

2.4. Bedrijfsbeëindiging

2.4.1. In geval van een langdurige onderbreking van de werkzaamheden (langer dan 1 maand), bij bedrijfsbeëindiging of bij een faillissement moeten alle in de inrichting aanwezige afvalstoffen c.q. gevaarlijke (afval)stoffen volgens de hierop van toepassing zijnde wet- en regelgeving worden afgevoerd.

3. AFVALSTOFFEN

3.1. Algemeen

- 3.1.1. Vergunninghouder is verplicht de volgende afvalstromen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden aan te bieden dan wel zelf af te voeren:
- a. de verschillende categorieën gevaarlijke afvalstoffen, onderling en van andere afvalstoffen gescheiden;
 - b. papier en karton;
 - c. metaal;
 - d. poetsdoeken;
 - e. elektrische en elektronische apparatuur;
 - f. overig bedrijfsafval.
- 3.1.2. Papierresten en huishoudelijk afval moeten worden opgeslagen in een gesloten container.
- 3.1.3. Afvalstoffen moeten zodanig gescheiden van elkaar worden opgeslagen dat de verschillende soorten afvalstoffen ten opzichte van elkaar geen reactiviteit kunnen veroorzaken.

3.2. Opslag van afvalstoffen

- 3.2.1. De op- en overslag en het transport van afvalstoffen moeten zodanig plaatsvinden dat zich geen afval in of buiten de inrichting kan verspreiden. Mocht onverhoopt toch verontreiniging van het openbaar terrein rond de inrichting plaatsvinden, dan moeten direct maatregelen worden getroffen om deze verontreiniging te verwijderen.
- 3.2.2. De verpakking van gevaarlijk afval moet zodanig zijn dat:
- a. niets van de inhoud uit de verpakking kan ontsnappen;
 - b. het materiaal van de verpakking niet door gevaarlijke stoffen kan worden aangetast, dan wel met die gevaarlijke stoffen een reactie kan aangaan dan wel een verbinding kan vormen;
 - c. deze tegen normale behandeling bestand is;
 - d. deze is voorzien van een etiket, waarop de gevaaraspecten van de gevaarlijke stof duidelijk tot uiting komen.

3.3. Aanvullende voorschriften behandeling van afvalstoffen

- 3.3.1. Gebruikte poetsdoeken, absorptiematerialen en overige gevaarlijke afvalstoffen die vrijkomen bij werkzaamheden en bij het verwijderen van gemorste bodembedreigende vloeistoffen, moeten worden bewaard in vloeistofdichte en afgesloten emballage die bestand is tegen inwerking van de betreffende afvalstoffen.

4. BODEM

4.1. Doelvoorschriften

- 4.1.1. Het bodemrisico van de binnen de inrichting uitgevoerde bodembedreigende activiteiten, zoals gedefinieerd in de Nederlandse richtlijn bodembescherming (NRB) moet door het treffen van een combinatie van maatregelen en voorzieningen voldoen aan een verwaarloosbaar bodemrisico zoals gedefinieerd in de NRB 2012.

4.2. Preventiemaatregelen

- 4.2.1. Gemorste vaste gevaarlijke stoffen moeten direct worden opgeruimd en opgeslagen in een daarvoor bestemde container van doelmatig materiaal of in daarvoor bestemde doelmatige emballage.
- 4.2.2. Gemorste bodembedreigende vloeistoffen moeten direct worden opgeruimd. Hiertoe moeten absorptiemateriaal en neutraliserende stoffen in voldoende mate en gebruiksgereed aanwezig zijn. Gebruikte absorptie- of neutralisatiemiddelen moeten worden bewaard en afgevoerd als gevaarlijk afval.
- 4.2.3. Het tanken of repareren van modelvliegtuigen waarbij vloeistof kan vrijkomen, moet plaatsvinden boven een lekbak of boven een vloeistofkerende of absorberende mat.
- 4.2.4. Bodembedreigende stoffen moeten worden bewaard in goed gesloten emballage.
- 4.2.5. Lege, niet gereinigde emballage moet worden behandeld als volle.
- 4.2.6. De emballage met daarin bodembedreigende stoffen moet zijn opgeslagen boven een vloeistofdichte lekbak. De inhoud van de lekbak moet ten minste gelijk zijn aan de inhoud van de grootste in de lekbak opgeslagen emballage, vermeerderd met 10% van de overige emballage. De lekbak moet bestemd zijn tegen de inwerking van de opgeslagen stoffen.

5. BESCHERMING STORTPLAATS

5.1. Algemeen

- 5.1.1. De dikte van de afdeklaag van de stortplaats dient gewaarborgd te blijven, zodat wordt voorkomen dat contact kan optreden met het onderliggende stortpakket.
- 5.1.2. Het is verboden handelingen of werkzaamheden te verrichten, zoals aanleg en onderhoud van kabels, aanleg van leidingen, graafwerkzaamheden e.d., waarbij de afdeklaag van de stortplaats, beschadigd kan raken.
- 5.1.3. Indien Gedeputeerde Staten van Drenthe (GS) ten aanzien van voorschrift 5.1.2 twijfels hebben en daaropvolgend een onderbouwd verzoek doen, dient vergunninghouder metingen en/of berekeningen uit te (laten) voeren om te beoordelen of nog altijd wordt voldaan aan de vereiste laagdikte van de afdeklaag binnen de inrichting.

5.2. Werkzaamheden en/of handelingen op, aan of in de stortplaats

- 5.2.1. Twee maanden voor de uitvoering van werkzaamheden en/of handelingen op, aan of in de stortplaats inclusief voorzieningen, zoals aanleg en onderhoud van kabels, aanleg van leidingen e.d. dient vergunninghouder een uitvoeringsgereed bestek met alle relevante informatie aan GS voor te leggen. Het bestek dient (als bijlage) de volgende onderdelen te bevatten:
 - a. een "kwaliteitsplan directievoering" waarin de te volgen wijze van controle (inclusief stoppunten) van de (in uitvoering zijnde) werkzaamheden zijn beschreven;
 - b. de eisen en randvoorwaarden voor de uitvoering van werkzaamheden;
 - c. een beschrijving van de wijze waarop tijdens het werk de, ten opzichte van het bestek, door te voeren afwijkingen en wijzigingen zullen worden beoordeeld en vastgelegd

- 5.2.2. Met de uitvoering van het in het vorige voorschrift bedoelde bestek mag niet worden begonnen, voordat GS het bestek en alle bijbehorende relevante informatie hebben goedgekeurd.
- 5.2.3. Na oplevering van de in het in voorschrift 5.2.1 bedoelde bestek beschreven werkzaamheden dient een opleveringsrapportage aan GS te worden overgelegd waarin zijn opgenomen:
- alle relevante aspecten betreffende de uitvoering van de werkzaamheden;
 - de wijze waarop directievoering op de uitvoering van de werkzaamheden heeft plaatsgevonden;
 - alle verkregen controleresultaten;
 - de tijdens het werk, ten opzichte van het bestek, doorgevoerde afwijkingen en wijzigingen;
 - de revisietekeningen.
- 5.2.4. De (deel)rapportages dienen door de uitvoerende en controlerende instantie(s) te zijn ondertekend.

6. GELUID

6.1. Algemeen

- 6.1.1. Het meten en berekenen van de geluidsniveaus en het beoordelen van de meetresultaten moet plaatsvinden overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai, uitgave 1999.
- 6.1.2. Het vlieggebied is aangegeven door middel van een luchtfoto in bijlage C van het akoestisch rapport van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart, kenmerk KNVvL2013, versie 1.0, d.d. 15 januari 2013.
- 6.1.3. Het is niet toegestaan buiten het vlieggebied te vliegen.
- 6.1.4. Er mag alleen gevlogen worden bij daglicht en binnen de vliegtijden als genoemd in onderstaande tabel. Op zondagen is enkel het vliegen met elektrisch aangedreven toestellen toegestaan. Hierbij worden modellen bedoeld met een geluidemissie-niveau L_p van niet hoger dan 70 dB(A) op 7 m afstand.
- 6.1.5.

Dag	Vliegtijden, zomertijd	Vliegtijden, wintertijd	Aandrijving modelvliegtuig
Maandag t/m vrijdag	13.00 - 21.00 uur	13.00 - 18.00 uur	Brandstof en elektrisch
Zaterdag	13.30 - 18.00 uur	13.30 - 18.00 uur	Brandstof en elektrisch
Zondag	13.30 - 18.00 uur	13.30 - 18.00 uur	Elektrisch

6.2. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

- 6.2.1. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de gevel van onderstaande woningen niet meer bedragen dan:

Beoordelingspunt	$L_{Ar,LT}$ [in dB(A)] dag 07.00 - 19.00 uur (1,5 m)	$L_{Ar,LT}$ [in dB(A)] avond 19.00 - 23.00 uur (5 m)
Asserstraat 102	36	39
Zeijerstroeten 20	31	34
Vriezerhoek 1	46	46
Oosterweg 2	30	33
Boerhoorn 18	31	33
Asserstraat 93	33	36

6.3. Maximale geluidsniveau

- 6.3.1. Het maximale geluidsniveau L_{Amax} veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van de inrichting, mag op de gevel van onderstaande woningen niet meer bedragen dan:

Beoordelingspunt	L_{Amax} [in dB(A)] dag 07.00 - 19.00 uur (1,5 m)	L_{Amax} [in dB(A)] avond 19.00 - 23.00 uur (5 m)
Asserstraat 102	50	50
Zeijerstroeten 20	50	50
Vriezerhoek 1	56	56
Oosterweg 2	50	50
Boerhoorn 18	50	50
Asserstraat 93	50	50

6.4. Overige voorschriften

- 6.4.1. Het is niet toegestaan te vliegen met modellen met een geluidemissieniveau L_p hoger dan 85 dB(A) gemeten op 7 m afstand.
- 6.4.2. Het totaal aantal uren dat mag worden gevlogen met door brandstofmotoren aangedreven modelvliegtuigen is beperkt tot onderstaand aantal.

	Totaal aantal vlieguren dagperiode 07.00 - 19.00 uur	Totaal aantal vlieg- uren avondperiode 19.00 - 23.00 uur
Geluidemissieniveau L_p 80 dB(A) op 7 m	6	2,0
Geluidemissieniveau L_p 85 dB(A) op 7 m	1,5	0,75
Geluidemissieniveau L_p 80 dB(A) op 7 m indien geen bijdrage van 85 dB(A)	7,5	3,0

Toelichting:

Het totaal aantal uren dat mag worden gevlogen (de optelsom van de vliegtijd van afzonderlijke modellen), mag in de dagperiode (07.00 - 19.00 uur) niet meer bedragen dan 7,5, waarvan ten hoogste 1,5 met modellen met een geluidemissieniveau L_p van meer dan 80 dB(A) maar ten hoogste 85 dB(A).

Het totaal aantal uren dat mag worden gevlogen (de optelsom van de vliegtijd van afzonderlijke modellen), mag in de avondperiode (19.00 - 23.00 uur) niet meer bedragen dan:

- 3, indien er niet wordt gevlogen met modellen met een geluidsemissieniveau L_p van meer dan 80 dB(A);
- 2,75 waarvan ten hoogste 0,75 met modellen met een geluidsemissieniveau L_p van meer dan 80 dB(A) maar ten hoogste 85 dB(A), als er met dit type modellen wordt gevlogen.

Bij de in de tabel uit voorschrift 6.4.2 genoemde vliegtijden kan de vliegtijd worden verdeeld over meerdere vliegtuigen per categorie. Hierbij worden modellen met een geluidsemissieniveau L_p van niet hoger dan 70 dB(A) op 7 m afstand niet meegerekend. Het geluidsemissieniveau L_p moet worden bepaald volgens de procedure die is omschreven in paragraaf 3.2 van het bij de aanvraag gevoegde akoestisch rapport.

- 6.4.3. Het aantal vliegtuigen (zowel elektrisch als door brandstof aangedreven) dat gelijktijdig in bedrijf mag zijn (vliegen en warm draaien) is beperkt tot maximaal 3.
- 6.4.4. Niet gebruikte vliegtijd uit de 85 dB(A) categorie mag gebruikt worden door vliegtuigen uit de 80 dB(A)-categorie. Andersom is niet toegestaan.
- 6.4.5. Gedurende de tijd dat het vliegveld wordt gebruikt, moet er ten minste 1 persoon aanwezig zijn die toezicht houdt op de algemene gedragingen, de terreincommissaris. Dit om die gedragingen uit te sluiten die tot gevolg hebben dat de inrichting in strijd is met de in werking zijnde omgevingsvergunning, of dat onveilig wordt gevlogen.
- 6.4.6. Van de vliegtijden moet een logboek worden bijgehouden waarin per vliegtuig de onderstaande gegevens worden vermeld:
 - de naam van de persoon die als waarnemer fungeert;
 - het toestelnummer, het type modelvliegtuig en het door keuring vastgestelde emissieniveau (L_p) bij volvermogen;
 - de datum waarop gevlogen is;
 - de begintijd en vliegduur;
 - de naam, postcode en huisnummer van de eigenaar/bestuurder van het vliegtuig;
 - eventuele bijzonderheden of calamiteiten die zich tijdens de vlucht hebben voorgedaan.
 Voordat een vliegtuigmotor gestart mag worden, moeten datum, begintijd en toestelnummer in het logboek ingevuld worden. Ook de naam van de persoon die als waarnemer fungeert moet vooraf worden genoteerd.
- 6.4.7. Van elk vliegtuig binnen de inrichting dient op verzoek een keuringsrapport of een fabriekscertificaat te kunnen worden overlegd waarin de bronsterkte van het vliegtuig is vermeld, bepaald volgens hoofdstuk 3.2 van het bij de aanvraag ingediende akoestisch onderzoek.

7. LUCHT

7.1. Algemeen

- 7.1.1. Uitmondingen in de buitenlucht van afvoeren van ventilatiesystemen, luchtbehandelingsinstallaties of afzuigsystemen, ten aanzien waarvan in deze vergunning geen andere voorschriften zijn gesteld, moeten zodanig zijn gesitueerd dat een afdoende verspreiding van de dampen is gewaarborgd, zonder dat hinder buiten de inrichting wordt veroorzaakt.

VOORSCHRIFTEN OVERIGE ACTIVITEITEN

8. HET BOUWEN VAN EEN BOUWWERK

8.1. Plichten voordat u met de bouw begint

8.1.1. De units dienen op een verharding worden geplaatst. Informatie over de verharding dient 3 weken vooraf van de bouw te worden aangeleverd ter beoordeling.

8.1.2. De kleuren van de units dienen 3 weken vooraf aan de bouw te worden voorgelegd.

8.1.3. U moet tenminste 2 dagen van tevoren aan uw toezichthouder melden dat de werkzaamheden beginnen.

8.2. Plichten tijdens de bouw

8.2.1. U moet het bouwafval op de bouwplaats scheiden in de volgende categorieën:

- gevaarlijke afvalstoffen
- steenwol, als dit meer is dan 1 m³ per bouwproject
- glaswol, als dit meer is dan 1 m³ per bouwproject
- overig afval

Dit afval moet u afvoeren naar een daartoe bestemde verwerkingsinrichting.

8.2.2. Alle wapening van de gewapend betonconstructies moet door het bouwtoezicht zijn goedgekeurd voordat met het betonstorten van het betreffende onderdeel wordt begonnen. U moet ten minste 1 werkdag voor het storten van het beton uw toezichthouder melden dat de wapening voor controle gereed ligt.

8.2.3. Het bouwen en alles wat daarmee in verband staat, moet op veilige wijze uitgevoerd worden. In ieder geval moeten de nodige veiligheidsmaatregelen zijn genomen ten behoeve van de weg en in de weg gelegen werken en de weggebruikers en ten behoeve van naburige bouwwerken, open erven en terreinen en hun gebruikers.

8.2.4. Tijdens de bouw moeten op het bouwterrein op verzoek van uw toezichthouder de omgevingsvergunning en de bijbehorende bescheiden beschikbaar zijn.

8.2.5. Het terrein waarop gebouwd wordt of dergelijke werkzaamheden worden verricht, moet door een doeltreffende afscheiding van de weg en het aangrenzende open erf of terrein zijn afgescheiden als gevaar of overlast te verwachten is.

8.2.6. U moet uiterlijk op de dag van beëindiging van de werkzaamheden het einde van de werkzaamheden bij uw toezichthouder melden. Vervolgens zal de toezichthouder uw bouwwerk inspecteren.

8.3. Plichten bij ingebruikneming van het bouwwerk

8.3.1. Als uw bouwwerk af is, is het verboden dit bouwwerk in gebruik te geven of te nemen, als:

- het bouwwerk niet gereed is gemeld
- er niet gebouwd is volgens de omgevingsvergunning

PROCEDURELE OVERWEGINGEN

9. PROCEDURELE ASPECTEN

9.1. Gegevens aanvrager

Op 17 februari 2014 hebben wij een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wabo ontvangen. Het betreft een verzoek van RCM-Assen en heeft betrekking op de locatie gelegen aan de Vriezerhoek 1 te Ubbena.

9.2. Projectbeschrijving

Het project waarvoor vergunning wordt gevraagd, betreft het gedeeltelijk gebruiken van de voormalige vuilstortplaats aan de Vriezerhoek 1 te Ubbena voor het vliegen met gemotoriseerde modelvliegtuigen in de open lucht. Een nadere projectomschrijving is opgenomen in de vergunningaanvraag. Gelet op vorenstaande omschrijving wordt, zoals omschreven in de Wabo, een vergunning aangevraagd voor het oprichten van een inrichting of mijnbouwwerk, het afwijken van het bestemmingsplan en bouwen van een bouwwerk.

9.3. Huidige vergunnings situatie

Er is sprake van het oprichten van een nieuwe inrichting. Voor de inrichting is niet eerder een omgevingsvergunning verleend.

9.4. Bevoegd gezag

De aanvraag is op 4 december 2013 door de gemeente Assen (destijds het bevoegd gezag) ontvangen en in behandeling genomen.

RCM-Assen wordt echter gevestigd boven de gesloten stortplaats Meisner Stortplaats Noord-Drenthe BV te Ubbena. Op 19 februari 2014 heeft de provincie Drenthe besloten om de stortplaats van Meisner Stortplaats Noord-Drenthe BV te Ubbena voor gesloten te verklaren en om de omgevingsvergunning in te trekken. In onderdeel B, lid 1, onder d, van bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is aangegeven dat inrichtingen die boven een gesloten stortplaats liggen altijd vergunningplichtig zijn. Daarnaast bepaalt artikel 3.4 van het Bor dat GS bevoegd zijn om te beslissen op aanvragen die betrekking hebben op activiteiten (zoals die van RCM-Assen) die in, op, onder of over een gesloten stortplaats worden uitgevoerd.

Op 17 februari 2014 heeft de gemeente Assen de ingediende aanvraag van RCM-Assen doorgestuurd naar de provincie Drenthe, zijnde het nieuwe bevoegd gezag.

9.5. Volledigheid van de aanvraag en opschorting procedure

Artikel 2.8 van de Wabo biedt de grondslag voor een geharmoniseerde regeling van de indieningsvereisten. Dit betreft de gegevens en bescheiden die bij een aanvraag om een omgevingsvergunning moeten worden gesteld om tot een ontvankelijke aanvraag te komen. De regeling is uitgewerkt in paragraaf 4.2 van het Bor, met een nadere uitwerking in de Regeling omgevingsrecht (Mor).

Na ontvangst van de aanvraag hebben wij deze aan de hand van de Mor getoetst op ontvankelijkheid. Daarbij is gebleken dat een aantal gegevens ontbrak. De aanvrager is hierop in de gelegenheid gesteld om aanvullende gegevens te leveren. We hebben de aanvullende gegevens ontvangen op 25 augustus 2014. Tevens is de aanvraag op 7 oktober 2014 door RCM-Assen aangevuld met een gewijzigd flora- en faunaonderzoek.

Wij zijn van oordeel dat de aanvraag alsmede de latere aanvullingen daarop voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van de gevolgen van de activiteit op de fysieke leefomgeving. De aanvraag is dan ook in behandeling genomen.

9.6. Uitgebreide procedure

Deze beschikking is voorbereid met de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo.

9.7. Verklaring van geen bedenkingen

Op grond van artikel 2.27 van de Wabo wijst het Bor of een bijzondere wet categorieën van gevallen aan waarvoor geldt dat een omgevingsvergunning niet wordt verleend dan nadat een daarbij aangewezen bestuursorgaan heeft verklaard dat het daartegen geen bedenkingen heeft. Omdat het hier een geval betreft als vermeld in artikel 6.5, leden 1 en 2, van het Bor, wordt de omgevingsvergunning niet verleend dan nadat de gemeente Assen heeft verklaard dat daartegen geen bedenkingen zijn (vvgb).

Op 28 augustus 2014 hebben wij van de gemeente Assen een ontwerpverklaring ontvangen waaruit blijkt dat er, gelet op het belang van ruimtelijke ordening, geen bedenkingen zijn tegen het verlenen van de gevraagde vergunning. Op 15 oktober 2015 hebben wij vervolgens van de gemeente Assen de definitieve verklaring ontvangen. De vvgb, de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing inclusief bijlagen van de gemeente Assen zijn als bijlage toegevoegd aan de onderhavige vergunning.

9.8. Adviezen

In de Wabo en het Bor worden bestuursorganen vanwege hun specifieke deskundigheid of betrokkenheid aangewezen als adviseur. Gelet op het bepaalde in artikel 2.26 van de Wabo, alsmede de artikelen 6.1 tot en met 6.5 van het Bor, hebben wij de aanvraag ter advies aan de volgende instanties/bestuursorganen gezonden:

- het college van burgemeester en wethouders van Assen;
- het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo.

Op 11 juli 2014 hebben wij van de gemeente Tynaarlo een reactie ontvangen, waarin wordt geadviseerd om omwonenden van met name de kernen Vries en Zeijen actief te betrekken tijdens de voorbereiding op het ontwerpbesluit.

Op 13 oktober 2014 hebben wij van de gemeente Assen een bouwadvies ontvangen. Het advies is verwerkt in onderhavige besluit.

9.9. Ter inzage legging

Om te voldoen aan hoofdstuk 3 van de Wabo is de kennisgeving behorende bij het ontwerpbesluit gepubliceerd in een huis-aan-huisblad en tevens geplaatst op de provinciale website. Het ontwerpbesluit en bijbehorende stukken hebben van 11 december 2014 tot en met 21 januari 2015 ter inzage gelegen bij de gemeenten Assen en Tynaarlo en bij de provincie Drenthe. Een ieder is hierbij in de gelegenheid gesteld om zienswijzen naar voren te brengen. Van deze gelegenheid is gebruikgemaakt door omwonenden, belangenverenigingen en een nabijgelegen onderneming. De zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het onderhavige besluit. In navolgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de beantwoording van de zienswijzen.

9.10. Zienswijzen

Tijdens de ter inzage periode zijn 19 zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn afkomstig van omwonenden, belangenverenigingen en een nabijgelegen onderneming. De ingediende zienswijzen bevatten ca. 150 onderwerpen. De onderwerpen zijn allereerst samengevat. Vervolgens zijn de min of meer gelijkkluidende zienswijzen samengebracht op onderwerp en beantwoord. De beantwoording wordt weergegeven in hoofdstuk 10. Voor een samenvatting van de zienswijzen verwijzen wij naar bijlage 5.

Tevens zijn de ingediende zienswijzen toegevoegd bij alle stukken die digitaal ter inzage worden gelegd.

Wij hebben op 7 januari 2015 een brief van de gemeente Tynaarlo ontvangen waarin staat vermeld dat het naar hun toegezonden ontwerpbesluit inzake de omgevingsvergunning voor de RCM-Assen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

9.11. Aanvulling op de aanvraag

Als reactie op de zienswijzen heeft de RCM-Assen besloten om de aanvraag te wijzigen. De wijzigingen zijn verwoord in een aangepast flora- en faunaonderzoek bij ons ingekomen op 17 juni 2015 en ingeboekt onder kenmerk 201400417-00584481. Tevens is er een aanvullende veldverkenning uitgevoerd op 28 april 2015. De bevindingen hiervan zijn meegenomen in het aangepaste flora- en faunaonderzoek. Samengevat betreft het de volgende wijziging in de vliegactiviteiten:

- de vliegactiviteiten zullen in de periode 1 maart t/m 30 november worden uitgevoerd;
- er zijn hooguit 3 vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht;
- op werkdagen tijdens zomertijd wordt gevlogen tussen 13.00 en 21.00 uur, tijdens wintertijd tussen 13.00 en 18.00 uur;
- op zaterdag wordt gevlogen tussen 10.00 en 18.00 uur;
- op zondag wordt gevlogen tussen 13.30 en 18.00 uur en alleen met elektrisch aangedreven toestellen;
- er wordt alleen gevlogen bij daglicht.

In de beantwoording van de zienswijzen is met vorenstaande rekening gehouden. Ten aanzien van de vliegtijden op zaterdag, is daar van afgeweken (zie voorschrift 6.1.4). Voor een compleet overzicht van de stukken die deel uitmaken van de aanvraag om de omgevingsvergunning en de stukken die horen bij de verklaring van bedenkingen (vvgb) van de gemeente Assen verwijzen wij naar bijlage 4.

10. BEANTWOORDING VAN DE ZIENSWIJZEN

10.1. Algemeen

10.1.1 Feitencomplex

Een groot deel van de zienswijzen heeft betrekking op de geconstateerde inconsistenties in de verschillende stukken die ter inzage hebben gelegen. Omdat deze zienswijzen terecht naar voren zijn gebracht, wordt eerst uiteengezet wat het feitencomplex is waar de vergunning daadwerkelijk betrekking op heeft. Hierbij is precies nagegaan wat de aanvraag is geweest, op welke momenten deze is gewijzigd en/of aangevuld en of dat, gegeven de stand van de procedure, op dat moment nog toelaatbaar was. GS zijn er daarbij van uitgegaan dat het in het systeem van de wet niet is toegelaten om een aanvraag ten nadele van de omgeving te wijzigen nadat (in dit geval) de gemeenteraad op een eerdere aanvraag een ontwerp-vvgb heeft afgegeven of nadat (in dit geval) GS een ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegd. Daarnaast is hierbij het uitgangspunt gehanteerd dat de voorschriften en de onderdelen van de aanvraag die deel uitmaken van de vergunning op elkaar moeten worden afgestemd.

In dit licht zijn:

- de inhoud van de ontwerp-vvgb en de daaraan ten grondslag liggende stukken;
 - het ter inzage gelegde ontwerpbesluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken (voor zover in het voordeel van de omgeving aangepast) en
 - de gewijzigde aanvraag (voor zover in het voordeel van de omgeving aangepast);
- bepalend voor de omvang van hetgeen op dit moment vergund kan worden. GS overwegen hierbij nadrukkelijk dat hier geen inhoudelijke motieven aan ten grondslag liggen: het meerdere kan wellicht wel vergund worden, maar procedureel gezien kan dit op dit moment nu eenmaal niet.

Deze operatie heeft ertoe geleid dat GS vergunning kunnen en zullen verlenen voor het volgende feitencomplex:

1. vliegperiode voor het vliegen van modelvliegtuigen is van 1 maart - 30 november (paragraaf 1.5 Flora en faunaonderzoek);
2. vliegtijden zoals opgenomen in voorschrift 6.1.4 (zie onderstaande tabel A);
3. openingstijden van de inrichting zijn maandag tot en met vrijdag van 10.00 uur tot 21.00 uur, zaterdag van 10.00 uur tot 18.00 uur en zondag van 13.30 uur tot 18.00 uur (aanvraagformulier kenmerk 1430031, onderdeel Oprichting, onder 2 bedrijfstijden);
4. het maximaal aantal vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht bedraagt 3 (paragraaf 1.5 Flora en faunaonderzoek);
5. de vliegcirkel zoals deze is aangegeven door middel van een luchtfoto in bijlage C van het akoestisch rapport van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart, kenmerk KNVvL2013, versie 1.0, d.d. 15 januari 2013, met een straal van 200 m;
6. de maximale vlieghoogte bedraagt 100 m (paragraaf 1.5 Flora en faunaonderzoek).

Tabel A Vliegtijden

Dag	Vliegtijden, zomertijd	Vliegtijden, wintertijd	Aandrijving modelvliegtuig
Maandag t/m vrijdag	13.00 - 21.00 uur	13.00 - 18.00 uur	Brandstof en elektrisch
Zaterdag	13.30 - 18.00 uur	13.30 - 18.00 uur	Brandstof en elektrisch
Zondag	13.30 - 18.00 uur	13.30 - 18.00 uur	Elektrisch

Herziening geluidparagraaf

Omdat een groot deel van de zienswijzen betrekking heeft op de geluidparagraaf en omdat juist daar sprake is van begripsverwarring over de feitelijke uitgangspunten van de ontwerpvergunning, is de geluidparagraaf (hoofdstuk 20) in de considerans herschreven. De meeste aan geluid gerelateerde zienswijzen zijn hierdoor van een antwoord voorzien. Op enkele resterende specifieke zienswijzen is in paragrafen 10.4.7 tot en met 10.4.11 nog een reactie gegeven.

10.1.2 Communicatie en procedurele aspecten

Verschillende zienswijzen hebben betrekking op het beweerdelijke gebrek aan communicatie van GS en de gemeenteraad, vooral met de inwoners en Burgemeester en Wethouders van Tynaarlo, en het niet volgen van de juiste inspraakprocedure.

Reactie:

Voorwaarden voor communicatie omtrent de omgevingsvergunning zijn vastgelegd in de Wabo, de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voor belanghebbenden is het belangrijkste formele communicatiemoment het moment dat het bevoegde gezag het ontwerpbesluit tezamen met de afgegeven vvgb ter inzage legt en iedereen de gelegenheid krijgt om zienswijzen en adviezen in te dienen. De besluitvorming is tevens tot stand gekomen met toepassing van de in artikel 3.10, lid 1, sub a, van Wabo in combinatie met afdeling 3.4 van de Awb.

Op 10 december 2014 is het ontwerpbesluit kenbaar gemaakt door middel van een kennisgeving in huis-aan-huisblad Het Gezinsblad, de website van de provincie Drenthe, de website www.ruimtelijkeplannen.nl en in de Staatscourant. Aansluitend hebben de stukken zes weken ter inzage gelegen. De kennisgeving van de ter inzage legging is ook schriftelijk verspreid in de omgeving aan de hand van een adressenlijst die door de gemeente Assen beschikbaar is gesteld. De adressenlijst is samengesteld aan de hand van de aanwezigen bij de informele bijeenkomsten en bij demonstraties, die door de gemeente Assen zijn georganiseerd. De RCM-Assen heeft tijdens 2 demonstraties getracht de omwonenden te laten ervaren wat het effect van het vliegen met modelvliegtuigen is op de omgeving. Verder is er een inloopavond in het stadhuis te Assen geweest. Dat de reclamanten de motivatie achter de besluitvorming niet kunnen delen, wil niet zeggen dat de besluitvorming niet conform de daarvoor wettelijk verplichte procedure is doorlopen.

10.1.3 Toezeggingen in het kader van landschappelijke inpassing

In een zienswijze wordt aangehaald dat door voormalig gedeputeerde Munniksma en door SITA is toegezegd dat dit gebied na sluiting van de vuilstort als natuurgebied zal worden ingericht en er geen andere activiteiten zullen plaatsvinden. SITA duidde de Stortplaats Meisner in Ubbena in 2009 aan als een natuurgebied. SITA heeft voor de stortplaats een Landschaps- en beplantingsplan opgesteld. Het Landschaps- en beplantingsplan zijn opgevraagd bij de provincie maar zijn niet in het provinciaal archief terug gevonden.

Reactie:

Van concrete door bevoegde bestuursorganen gedane toezeggingen dat de stortplaats, afgezien van de landschappelijke afwerking van de stortplaats, daadwerkelijk een groene bestemming zou krijgen, is in de archieven van de provincie en de gemeente niets teruggevonden. Dat laat onverlet dat er begrip is voor de gevoelens van reclamanten. Het is echter een normaal maatschappelijke ontwikkeling dat ruimtelijke inzichten en daaruit voortvloeiende bestemmingsplannen in de loop der tijd wijzigen (zie ook paragrafen 10.2.1 en 10.2.3). Het initiatief van de vliegclub gaat overigens prima samen met de aanwezige afwerking van de stortplaats.

10.1.4 *Ontgrondingsvergunning zandwinning*

In het kader van de ontgrondingsvergunning voor de nabijgelegen zandwinplas en de gemeentelijke herindeling is aangegeven dat de zandwinplas in de toekomst afgewerkt zal worden als natuurterrein.

Reactie:

Deze zienswijze ziet niet op het thans bestreden besluit. Met de aard van de omgeving is rekening gehouden in de besluitvorming (zie paragraaf 10.2.1).

10.2. **Omgevingsvergunning afwijkend gebruik (vvgb)**

10.2.1 *Goede ruimtelijke onderbouwing*

Bij de belangenafweging worden de belangen van een hobbyclub waarvan de leden overwegend niet uit de gemeente Assen komen, belangrijker gevonden dan de belangen van omwonenden en gebruikers van het gebied zoals de visclub, wandelaars, fietsers, ruiters en menners. Er kan gekeken worden naar een locatie buiten de gemeente Assen omdat 80% van de leden buiten de gemeente Assen woont. In het raadsvoorstel van de gemeente Assen doet men voorkomen alsof er tegemoet is gekomen aan de wensen van omwonenden. Dat is niet het geval. Gezien de grote aantrekkingskracht van het stortterrein en haar directe omgeving op de fauna, met name vogels, en de conflicterende verhouding tussen vogels en vliegtuigen maken de locatie totaal ongeschikt voor modelvliegen. Door geluidoverlast zal de recreatieve betekenis van De Holten en omliggende gebieden aanzienlijk afnemen. In zijn algemeenheid is de ruimtelijke onderbouwing gebrekkig.

Reactie:

De zienswijzen worden niet gevolgd. De belangenafweging blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing en de afgegeven vvgb en is een resultaat van zorgvuldige overweging en besluitvorming. De ruimte in Nederland is schaars waarbij veel gebruiksfuncties een plek moeten vinden. Het initiatief van de RCM-Assen voldoet aan de wettelijke normen. De locatie is niet gemakkelijk te gebruiken, vanwege de ondergrond (stortplaats). De activiteiten van de RCM-Assen spelen zich af bovengronds, waardoor er een mooie dubbele gebruiksfunctie ontstaat van het perceel. De locatie ligt verder op geruime afstand van woningen en wordt ook afgeschermd door bosschages en houtwallen. Er kan ruimschoots voldaan worden aan de richtafstanden geadviseerd in de Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" voor modelvliegtuigvelden (300 m ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied). Het woon- en leefklimaat wordt niet onevenredig aangetast en het functioneren van bedrijven in de omgeving wordt niet in gevaar gebracht. In de vvgb is uitdrukkelijk onderkend en afgewogen dat bij de omwonenden van de stortplaats gemengde gevoelens bestaan over het toestaan van activiteiten op de stortplaats. Het terrein zal ook met de activiteiten van de RCM-Assen nog steeds een groene uitstraling behouden. Daarnaast staat in het voorstel dat met een aantal van de zaken waar de omwonenden zich zorgen maken, rekening is gehouden in de ontwerp-aanvraag omgevingsvergunning.

10.2.2 *Woongenot, privacy en waardevermindering*

Het vlieggebied ligt in het uitzicht van de woningen aan de Asserstraat. Visueel wordt het woongenot in Ubbena verpest. Omdat het tegenwoordig een kleine moeite is om iets te voorzien van een camera is het niet uit te sluiten dat de privacy wordt geschonden door het vliegen met vliegtuigjes of drones. Daarom moet rondom bebouwing een vliegvrije zone worden aangehouden van 1 km. Door de komst van de vliegclub zal de waarde van de woning en het woongenot dalen.

Reactie:

Uit de rechtspraak blijkt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht. Gezien de afstand tot de stortplaats en de hiertussen aanwezige houtwallen, is er geen reden om te veronderstellen dat er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het uitzicht uit de woning(en) van reclamanten en het woongenot. Het vliegen van vliegtuigjes of drones voorzien van een camera maakt geen deel uit van de aanvraag.

De vliegtuigen mogen bovendien niet buiten de vliegcirkel vliegen zodat het geschetste probleem zich niet snel zal voordoen. Daarnaast vindt het belang van de bescherming van privacy, bescherming in andere regelgeving, en betreft niet het belang van de bescherming van het milieu en/of de ruimtelijke ordening.

De vliegers van modelvliegtuigen moeten in Nederland te allen tijde de in artikel 5.3 van de Wet luchtvaart neergelegde algemene bepaling ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim naleven. Dit betekent dat van het gebruik van een modelluchtvaartuig dan wel van het gebruik van een camera moet worden afgezien, indien daardoor personen of zaken in gevaar kunnen worden gebracht. Bovendien ligt de vliegcirkel niet boven woningen.

Het staat reclamant vrij om een gemotiveerd planschadeverzoek in te dienen bij de gemeente Assen op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Hierbij wordt wel opgemerkt dat de schade het gevolg moet zijn van een omgevingsvergunning dat formele rechtskracht heeft verkregen. Bij de vergelijking of er sprake is van planschade, wordt verder een vergelijking gemaakt tussen de maximale mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunning.

10.2.3 Provinciaal beleid

Het op provinciaal niveau clusteren van activiteiten met overlast is (Provinciaal Omgevingsplan II) door de gemeente gepasseerd. Er is geen enkel economisch of ander algemeen maatschappelijk belang of nut om nog een vlieglocatie toe te staan.

Reactie:

De provincie vindt het van provinciaal belang dat er een goede verweving van verschillende gebruiksfuncties plaatsvindt. De locatie is binnen de Omgevingsvisie Drenthe niet aangeduid als natuurkundig waardevol, ecologische hoofdstructuur of stiltegebied. De provincie Drenthe heeft een aantal kernkwaliteiten benoemd waarmee bij ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. Deze kernkwaliteiten zijn op het perceel waarop deze omgevingsvergunning betrekking heeft niet in het geding. In de actualisatie van de omgevingsverordening zijn geen nadere bepalingen opgenomen over lawaaisportcentra. In de omgevingsvisie wordt gesproken over geluidssport in plaats van lawaaisport. Onder lawaaisport worden "grote lawaaimakers" verstaan in de terminologie van de Wet milieubeheer (Wm). Daarvan is hier geen sprake. De provincie gaat ervan uit dat in de omgevingsvergunning voldoende bepalingen zullen worden opgenomen om invloed op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Vanuit provinciaal beleid zijn er geen belemmeringen voor de activiteiten van de modelvliegclub op de voormalige stortplaats Meisner te Ubbena.

10.2.4 Beheersverordening

De gemeenteraad van Assen heeft op 20 december 2012 besloten om het bestemmingsplan Stortplaats Ubbena te actualiseren via een beheersverordening. Zonder dat besluit te herroepen wordt nu de Wabo-procedure gevolgd. Dit is procedureel onjuist.

Reactie:

Het instrument beheersverordening is slechts bedoeld voor niet-dynamische gebieden. Dat wil zeggen het vastleggen van het bestaande gebruik en het mag geen ontwikkelingen vastleggen. Een beheersverordening mag dan ook geen wijzigingen bevatten ten opzichte van het vigerende planologische regime. Voor de medewerking voor ontwikkelingen, zoals die van de modelvliegclub, is ervoor gekozen om deze via een separate procedure te regelen. Belanghebbenden worden hiermee niet geschaad in hun belangen. De procedure, zoals die nu gevolgd wordt, betreft een uitgebreide procedure met uitgebreide rechtsbeschermingsmogelijkheden.

10.2.5 Alternatieve locaties

Als de stortplaats voor een andere functie kan worden gebruikt dan lijkt een studie naar een nieuwe functie gewenst. De stortplaats ligt dicht bij een natuurgebied en kan eenvoudig tot natuurgebied wor-

den omgevormd. De mogelijkheid om van de stortplaats een natuurgebied te maken, zoals in het verleden is besproken en bestudeerd heeft geen enkele aandacht gekregen. Er zijn betere alternatieven denkbaar zoals de aansluiting bij de Roder vliegclub, een locatie op het defensie terrein, het verkeerspark, een terugkeer naar het TT-circuit of een combinatie met het motorcrossterrein Weidestukken in Westerbork.

Reactie:

De vestiging van de activiteiten RCM-Assen op onderhavige locatie is het resultaat van uitgebreid onderzoek en afweging. Als het plan op zichzelf aanvaardbaar is kan het bestaan van alternatieve mogelijkheden slechts dan tot het onthouden van medewerking leiden, als op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van alternatieve mogelijkheden een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Niet is gebleken dat een dergelijke situatie zich voordoet. Er zijn voldoende ruimtelijke redenen om mee te werken aan het plan. Overigens zijn in het voortraject meerdere locaties onderzocht op haalbaarheid voor het realiseren van een permanente vlieglocatie. Locaties nabij het TT-circuit en het Militair Oefenterrein zijn afgefallen vanwege veiligheidsaspecten en mogelijke belemmering van bestaande activiteiten. Een locatie nabij Anreep is afgefallen vanwege de onverenigbaarheid van de functie modelvliegclub met de bestemming natuur en de nabijheid van het Natura2000-gebied Drentsche Aa, en het Nationaal Beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa. Het was lastig om een locatie te vinden waar woningen op geruime afstand lagen van de vlieglocatie. De locatie op de stortplaats is ten opzichte van overige beoordeelde locaties op geruime afstand gesitueerd van woningen en ligt ruim buiten de in de VNG Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" genoemde richtafstanden voor modelvliegtuigen.

10.2.6 Toekomstige ontwikkeling

Een werkgroep van de Belangenvereniging Schoolkring Zeijen is bezig met onderzoek naar de mogelijkheid van het realiseren van een zonneweide op het terrein van de stortplaats. Bij de verlening van de ontwerpvergunning is geen rekening gehouden met de plannen voor het zonneweideproject en het daarmee gemoeide ruimtebeslag. Dit klemmt onder anderen vanwege de schaduwwerking van over de zonneweide vliegende modelvliegtuigen.

Reactie:

De voorbereiding van de plannen voor vestiging van de RCM-Assen op een gedeelte van de stortplaats Ubbena neemt al enige jaren in beslag. Op 4 december 2013 is hiervoor door de aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Voor het initiatief van de Schoolkring Zeijen is nog geen concrete aanvraag om omgevingsvergunning ingediend. Overigens is altijd in gesprekken met de Schoolkring aangegeven dat er een initiatief lag van de RCM-Assen. In de optiek van de gemeente Assen zouden beide initiatieven goed naast elkaar kunnen bestaan.

10.2.7 Financiële uitvoerbaarheid

De financiële uitvoerbaarheid van het plan, inclusief onderhoud, door de vliegclub is twijfelachtig.

Reactie:

De RCM-Assen heeft een gebruiksovereenkomst gesloten met de eigenaar van de betreffende gronden over het gebruik en onderhoud. Verder is eerder gebleken dat er mogelijkheden zijn om een convenant af te sluiten met de luchtverkeersleiding over het gebruik van het luchtruim. Verder hoeft voor het initiatief geen exploitatieplan op grond van artikel 6.12 van de Wro te worden vastgesteld. Met het voorgenomen plan is namelijk geen sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 van het Bro. De stelling dat het plan niet financieel uitvoerbaar zou zijn, wordt in de zienswijze overigens niet nader onderbouwd.

10.2.8 *Medewerking van derden*

Er is slechts een gebruikersovereenkomst voor perceel AB117 met SITA. Het is onmogelijk de geplande activiteiten hier op en boven te realiseren. Voor de overige percelen die nodig zijn voor de activiteiten ontbreekt toestemming van de eigenaar en dus kan de omgevingsvergunning niet worden verleend. De gebruiksmogelijkheden van deze agrarische percelen wordt onevenredig aangetast door de activiteiten van RCM-Assen. Tevens zijn op grond van de gebruiksovereenkomst tussen SITA en RCM-Assen gastvliegers niet toegestaan.

Reactie:

Een omgevingsvergunning kan naar haar aard volgens de Afdeling bestuursrechtspraak geen inbreuk op een eigendomsrecht of ontneming van eigendom opleveren, omdat die vergunning slechts het publiekrechtelijke verbod om te bouwen zonder vergunning opheft. Er kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd en verleend voor het bouwen op andermans grond. De RCM-Assen staat op goede voet met de eigenaar van de grond en in dit geval heeft overleg plaatsgevonden tussen beiden over de bebouwing. De modelvliegtuigen vliegen op een geruime afstand boven de percelen. De gebruiksmogelijkheden van deze percelen worden niet onevenredig aangetast door de activiteiten van de modelvliegclub. Ten aanzien van de gebruiksovereenkomst tussen SITA en de vliegclub merken wij op dat dit een privaatrechtelijke overeenkomst betreft. De aanvraag ziet op het vliegen met modelvliegtuigen. Of dit wordt uitgevoerd door leden of gastleden is daarbij niet van belang. De activiteiten van de inrichting worden door de aanvraag en de opgelegde voorschriften voldoende beperkt om een acceptabel hinderniveau naar de omgeving te kunnen waarborgen.

10.3. **Flora- en Faunawet (FFW)**

10.3.1 *Algemeen*

De rapporten met betrekking tot de toetsing aan de FFW dateren van 2012 en zijn niet geactualiseerd terwijl de soortenrijkdom van het gebied jaarlijks toeneemt. Volgens het rapport zijn voor de beschikbare verspreidingsgegevens van beschermde soorten de meest actuele en relevante bronnen geraadpleegd. Echter, de bronnen dateren uit 1994 en 1995. Zijn er geen recentere gegevens? Ook heeft men slechts één keer een verkenning uitgevoerd op 20 juni 2012 en is er slechts één keer een luisterronde uitgevoerd op 29 juni 2012 terwijl er het hele jaar wordt gevlogen. Er hadden dus veel vaker verkenningen en luisterrondes uitgevoerd moeten worden in de verschillende periodes van het jaar.

Reactie:

Er is een actualisatie van de ecologische verkenning uitgevoerd. Hiervoor is op 28 april 2015 een nieuwe veldverkenning uitgevoerd. De rapportage uit 2012 is, waar nodig, op basis van deze veldverkenning aangevuld of aangepast. Hierbij is getoetst aan de meest recente inzichten en afspraken over het in gebruik hebben van de modelvliegbaan.

Na uitvoerig overleg met de vliegclub is besloten om niet het gehele jaar te vliegen, maar de vliegduur te beperken van 1 maart t/m 30 november.

10.3.2 *Ontbrekende gebieden en soorten*

Er is geen onderzoek verricht naar de gevolgen van het modelvliegen voor de beschermde oeverzwaluwen in de naastgelegen zandwinning. Er is ook niet onderzocht wat de effecten op de trekvogels en overwinteraars zijn, die hier in de winter massaal neerstrijken. Ook wordt o.a. niet ingegaan op watervogels, riet gebonden vogels, vleermuizen. Het effect van de geluidproductie op de fauna in het natuurgebied De Holten is niet onderzocht. Er is enkel gekeken naar het effect van elektrisch aangedreven vliegtuigen die een veel lagere geluidproductie hebben dan vliegtuigen met verbrandingsmotoren.

Reactie:

In het voorjaar 2015 is een aanvullende veldverkenning uitgevoerd. Dit leidt niet tot een ander oordeel.

Voor wat betreft vleermuizen is in de Quicksan Flora- en faunawet van Buro Bakker aangegeven dat bebouwing en bomen met holtes niet voorkomen in het plangebied. Hiermee zijn verblijfplaatsen van vleermuizen uitgesloten. Ook worden essentiële vliegroutes tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden niet verwacht, omdat de bomenrij niet in verbinding staat met een lijnvormig element vanuit dorpskernen. Mogelijk dat er boven het plangebied enkele vleermuissoorten foerageren, zoals Laatvlieger en Rosse vleermuis. Deze vleermuissoorten vliegen meer in de openheid en zijn minder gebonden aan lijnvormige elementen ter oriëntatie. Gezien de openheid en terreinkarakteristiek, fungeert het plangebied niet als essentieel foerageergebied voor vleermuizen. Concluderend kan worden gesteld dat het plangebied geen belangrijke waarde voor vleermuizen heeft. Bovendien blijft de functie als mogelijk foerageergebied intact. Aangezien vleermuizen uitsluitend 's nachts foerageren en de modelvliegclub alleen met daglicht vliegt, zijn negatieve effecten per definitie niet aan de orde.

De door reclamanten aangehaalde "stille" plas is niet beschermd vanuit hogere wetgeving en daarmee geen officieel stiltegebied.

Er heeft onderzoek naar alle ter plaatse voorkomende vogels plaatsgevonden, waaronder de oeverzwaluwen. Deze vogelsoort wordt overigens in het onderzoek behandeld zoals iedere andere broedvogel. Uit het onderzoek blijkt dat broedende vogels mogelijk verstoord kunnen worden door de activiteiten met modelvliegtuigen (o.a. silhouetwerking en geluid). Omdat de activiteiten al starten vóór het broedseizoen en deze met enige regelmaat worden voortgezet, hebben de vogels voldoende tijd en de keuze om een andere plek te vinden om te broeden. Op basis van de FFW is dit toegestaan. De nadere voorwaarden (zoals het maaibeeld) waarover in een eerder onderzoek van Buro Bakker werd gesproken, zijn hiermee niet meer noodzakelijk.

De vliegcirkel is aangehouden als onderzoeksgebied, dus niet enkel de stijg- en landingsplek. Er is overigens ruim beschouwd, dat wil zeggen dat er ook buiten de cirkel onderzoek heeft plaatsgevonden. Op basis van de FFW is het niet nodig het gebied De Holten mee te nemen in het onderzoek. Dit gebied ligt ook buiten de vliegcirkel.

10.4. Omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu

10.4.1 Bevoegd gezag

Met uitzondering van de bestaande woning dienen na sluiting van de stortplaats alle voorzieningen en installaties te worden verwijderd. Aan deze voorwaarde is tot op heden niet voldaan. Ook vinden er nog activiteiten plaats als vermeld in de originele vergunningen. De stortplaats is dus nog niet gesloten. Zolang niet aan alle voorwaarden voor sluiting is voldaan kan en mag de provincie Drenthe zich geen bevoegd gezag noemen in deze procedure.

Reactie:

Het sluiten van de stortplaats heeft conform artikel 8.47, lid 1, van de Wm enkel betrekking op de stortplaats zelf, en niet op de overige activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden. Bij besluit van 19 februari 2014 is de stortplaats gesloten verklaard en de omgevingsvergunning, d.d. 9 mei 2006, voor wat betreft het stortlichaam ingetrokken. Ook aan de overige voorwaarden uit artikel 8.47, lid 3, is voldaan. Voor de overwegingen hieromtrent verwijzen wij naar de beschikking van 19 februari 2014. In artikel 3.4 van het Bor is bepaald dat GS bevoegd zijn om te beslissen op aanvragen die betrekking hebben op activiteiten (zoals die van RCM-Assen) die in, op, onder of over een gesloten stortplaats worden uitgevoerd.

In de aanvraag behorende bij de ingetrokken omgevingsvergunning, d.d. 9 mei 2006, is opgenomen dat de activiteiten op het voterrein expliciet buiten beschouwing worden gelaten. Het voterrein maakte

sinds 2006 dus geen onderdeel (meer) uit van de voormalige stortinrichting. Op het voorterrein worden incidenteel vrachtwagens en containers gestald. Deze activiteiten vallen rechtstreeks onder het Activiteitenbesluit en de gemeente Assen is voor deze inrichting het bevoegde gezag.

10.4.2 *Gevolgen voor stortplaats*

Door het kwetsbare karakter van de bovenafwerking van de stortplaats is deze locatie niet geschikt voor modelvliegen. De kern van de stortplaats is instabiel en dientengevolge is de belastbaarheid van de boven afwerking onbekend. De zetting van de storkern heeft een destabiliserende werking op de hellingen. De locatie is niet geschikt voor activiteiten met veel verkeer zoals die zal ontstaan bij de vestiging van een modelvliegclub met 70 leden.

Reactie:

Alle activiteiten vinden bovengronds en met name in de lucht plaats. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de afwerking van de stortplaats aangetast zal kunnen worden door de activiteiten van RCM-Assen. Het voorgenomen gebruik van het terrein door RCM-Assen geeft tevens geen belemmeringen voor eventuele werkzaamheden in het kader van de nazorg van de stort.

Tevens hebben wij ter bescherming van de voormalige stortplaats en de afdekking daarvan voorschriften aan deze vergunning verboden (voorschrift 5.1.2).

10.4.3 *Gevaarlijke situaties in de omgeving van vlieggebied*

De combinatie van overvliegende vliegtuigen, mogelijkheid tot neerstortende vliegtuigen en parkeeroverlast zal leiden tot gevaarlijke situaties voor mens en dier.

Reactie:

Drenthe kent 3 KNVvL-verenigingen (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart); Phoenix Tiendeveen, OLC Odoorn en RCM-Assen. Genoemde verenigingen zijn in die hoedanigheid geregistreerd als beoefenaar van de modelvliegsport en als sportvereniging een volwaardig lid van de NOC/NSF. KNVvL-verenigingen conformeren zich aan het beleid, procedures en het managen van veiligheid die de koepel voorstaat. Daartoe behoren de modellenkeuringen, instructieopleiding en veiligheid, geluidsmetingen, briefing, logboekregistratie etc. De gebrevetteerde instructeurs van de RCM-Assen hebben allen een opleiding gehad bij de KNVvL-opleidingscentra. Bovendien zijn de leden en instructeurs via het KNVvL-clublidmaatschap collectief verzekerd.

Natuurlijk is altijd een klein risico aanwezig dat een vliegtuigje oncontroleerbaar wordt en neerstort. Uit de aanvraag en door middel van de aan deze vergunning verbonden voorschriften blijkt dat dit risico tot een minimum wordt beperkt. Uit informatie van RCM-Assen blijkt dat voordat een toestel de lucht in mag, elk toestel technisch wordt gekeurd door iemand van de technische commissie. Daarnaast is binnen de inrichting tijdens het vliegen met vliegtuigen een waarnemer aanwezig, die als veld-/veiligheidscoördinator de verrichtingen observeert en waar nodig ingrijpt. Overigens zijn modelvliegers naast de voorschriften in deze vergunning, gehouden aan de van toepassing zijnde artikelen uit de Luchtvaartwet en de Regeling modelvliegen, en het op basis van die regeling vastgestelde Convenant tussen LVNL en RCM-Assen. De Wet luchtvaart, de Regeling modelvliegen en een goed gedefinieerd vlieggebied, zijn conform de uitspraak van de Raad van State (zaaknummer 200607757/1) voldoende om de veiligheid te borgen. Verder blijkt uit de aanvraag dat ter plaatse van het vlieggebied (binnen de vliegcirkel) geen wandelpaden of wegen zijn gelegen. Daardoor is het risico op schrikreacties als gevolg van het vliegen met vliegtuigen of letsel bij een eventueel neerstortend vliegtuig beperkt. Ook uit het bij de aanvraag behorende flora- en faunaonderzoek blijkt dat er waarschijnlijk geen noemenswaardige schadelijke effecten op vogels en overige diersoorten zijn.

Ten aanzien van gevaar als gevolg van het parkeren van voertuigen nemen deze zienswijzen voor kennisgeving aan. Het belang van de verkeersveiligheid vindt bescherming in andere regelgeving, zoals de Wegenverkeerswet en betreft niet het belang van de bescherming van het milieu.

10.4.4 Opslag en gebruik brandstoffen

Het gebruik van zeer gevaarlijke brandstoffen, zonder dampafzuiging, zal tot ongelukken en milieu-schade leiden en de volksgezondheid wordt in gevaar gebracht. Ten aanzien van het tanken en m.b.t. een crash zijn geen voorzieningen voorgeschreven ter bescherming van de bodemkwaliteit. Dit vormt een onacceptabel risico voor het milieu. Het ontbreken van specifieke gekeurde blusmiddelen, getrainde personen voor brandbestrijding en hulpverlening alsmede voorschriften in relatie tot het omgaan met gevaarlijke brandstoffen, vormt een onacceptabel risico voor de leden en genodigden van RCM-Assen als wel het onwetende publiek.

Reactie:

Ten aanzien van het voorhanden hebben van gevaarlijke stoffen blijkt uit de aanvraag dat binnen de inrichting geen brandstoffen worden opgeslagen. Bestuurders van de vliegtuigen nemen zelf een kleine hoeveelheid brandstof mee. De vliegtuigjes worden ter plaatse afgetankt alvorens wordt gevlogen. Ten aanzien van de bescherming van de bodem merken wij op dat aan deze vergunning de voorschriften 4.1.1 en 4.2.1 tot en met 4.2.5 zijn verbonden. Daarin is ook opgenomen dat ingeval van morsen de brandstof direct moet worden opgeruimd. Ter bescherming van de bodem hebben wij voorschrift 4.2.3 toegevoegd. Daarin hebben wij voorgeschreven dat activiteiten met modelvliegtuigen waarbij vloeistoffen vrij kunnen komen (zoals het tanken van de modelvliegtuigen) moeten plaatsvinden boven een lekbak of een vloeistofkerende mat. Daarnaast merken wij op dat bij eventuele (milieu)schade als gevolg van het neerstorten van vliegtuigjes de modelvliegtuigclub aansprakelijk kan worden gesteld op basis van andere wetgeving.

10.4.5 Ontsluiting zandwinning in relatie tot veiligheid

De enige ontsluiting van de zandafgraving is onderdeel van het perceel waar de gebruikersovereenkomst met RCM-Assen over is afgesloten. Medewerkers en klanten moeten dan over het terrein van de vliegclub naar de zandafgraving. Bij een ongeval veroorzaakt door een neerstortend vliegtuig (en rondlopende personen die dit vliegtuig komen ophalen) zal wellicht Trip-Popken B.V. aansprakelijk gesteld worden.

Reactie:

De ontsluitingsweg van de zandwinning is gelegen buiten de vliegcirkel van de vliegclub. De kans dat een ongeval zoals aangehaald in de zienswijze plaatsvindt is zeer gering. Met de aangebrachte veiligheidsvoorzieningen en uitgevoerde manoeuvres op grote afstand van eventueel publiek, is het risico op incidenten met ernstig letsel vrijwel uitgesloten. Daarnaast stelt de rijksoverheid eisen aan modelvlieglocaties dat met het modelvliegtuig:

- geen personen of zaken in gevaar mogen worden gebracht;
- niet mag worden gevlogen boven mensenmenigten, bebouwing, openbare wegen (autosnelwegen, autowegen en ontsluitingswegen) en spoorlijnen;

Alle bestuurders van een modelvliegtuig moeten hieraan voldoen. De RCM-Assen dan wel de bestuurder van het modelvliegtuig is aansprakelijk in het uitzonderlijke geval deze eisen niet worden nageleefd.

10.4.6 Luchtvaartregeling en convenant

In de Regeling modelvliegen is in artikel 2 bepaald dat de bestuurder tijdens de gehele vlucht goed zicht op het modelvliegtuig moet houden. De vliegcirkel is zodanig gepositioneerd dat de bestuurder tegen de ondergaande zon in moet kijken waardoor hij wordt verblind en dus geen zicht meer heeft op het modelvliegtuig. Dit is een overtreding van artikel 2. Het vlieggebied van RCM-Assen ligt binnen de control zone van GAE. Voor de veiligheid van de luchtvaart is het van belang dat er afspraken worden gemaakt over de vlieghoogte. Het convenant hierover loopt in februari 2015 af. De locatie kan daarom niet eerder in gebruik worden genomen dat dat daarover een nieuw convenant is afgesloten.

Reactie:

Deze constatering is voor wat betreft het verlopen van het convenant terecht. Het convenant is, zoals in de zienswijze terecht is aangegeven, een overeenkomst tussen de vliegclub en de Luchtverkeersleiding Nederland. LVNL is op grond van de Wet luchtvaart verantwoordelijk voor de veilige, vlotte en ordelijke afhandeling van het luchtverkeer. Het convenant is opgesteld op grond van artikel 2, onderdeel n, van de Regeling modelvliegen. In de Regeling modelvliegen zijn meer eisen opgenomen, onder anderen ten aanzien van (vlieg)veiligheid. Dit betreft niet het belang van de bescherming van het milieu. Deze zienswijze kan daarom niet leiden tot aanpassing ten opzichte van de ontwerpbeschikking. Wel merken wij op dat het vliegen met vliegtuigen zonder (geldig) convenant op grond van de Regeling modelvliegen niet is toegestaan.

10.4.7 *Geluid in relatie tot natuurgebieden*

De geluidniveaus voor het natuurgebied De Holten (stil landelijk gebied met extensieve recreatie) en het Holtveen zijn niet berekend en niet meegenomen in de beoordeling. De oude plas en een deel van de nieuwe plas wordt verhuurd aan de hengelsportvereniging zodat zij rustig kunnen vissen. Dat zal straks door de herrie die de modelvliegtuigen veroorzaken niet meer mogelijk zijn.

Reactie:

De Holten is geen geluidgevoelige bestemming in het kader van de Wm.

Een hengelsportvereniging, een visplas en De Holten zijn geen geluidgevoelige bestemmingen.

10.4.8 *Controlevoorschrift berekende geluidwaarden*

Het is van zeer groot belang om vast te stellen in hoeverre de berekende waarden van de geluidsniveaus verschillen van de werkelijke waarden. De werkelijke immissie op de woningen moet eerst worden gemeten (met 3 grote vliegtuigen en verschillende windrichtingen) voordat geconcludeerd kan worden of wordt voldaan aan de gestelde geluidgrenzen.

Reactie:

Het is gebruikelijk om, voordat vergunning wordt verleend, door middel van een akoestisch onderzoek aan te tonen dat aan de vergunningvoorschriften kan worden voldaan. Of aan de voorschriften wordt voldaan is een kwestie van handhaving. Er bestaat voor niet-IPPC-bedrijven geen verplichting om in de vergunning een controlevoorschrift op te nemen, op basis waarvan door het bedrijf met metingen moet worden nagegaan in hoeverre aan de berekende waarden kan worden voldaan. Het bevoegde gezag heeft beleidsvrijheid om hier eventueel toch toe over te gaan. In dit geval is dit niet noodzakelijk geacht, onder meer vanwege de lage geluidsniveaus. Het college tekent hierbij aan dat ten opzichte van het ontwerpbesluit de geluidgrenswaarden nog iets naar beneden zijn bijgesteld en dus niet op, maar onder de 40 dB(A) zijn komen te liggen.

Overigens zijn naast doelvoorschriften ook middelvoorschriften opgenomen in de vergunning. Zo moet bijvoorbeeld voordat iemand mag gaan vliegen het logboek ingevuld worden.

10.4.9 *Hoogfrequent geluid*

Het hoogfrequent geluid geeft, ook als aan de geluidnorm wordt voldaan, overlast en irritatie voor bewoners en onrust voor huisdieren en vee. Dit gewent niet. In de avond zijn er minder achtergrondgeluiden, waardoor het dan stiller is. Hierdoor is, zeker in het voorjaar en de zomer, de ervaren hinder ernstiger.

Reactie:

Bij de berekening van de geluidbelasting naar de omgeving is een straffactor van 5 dB(A) toegepast in verband met het hinderlijk karakter van het geluid. De geluidnormen zijn gebaseerd op de omgevingscategorie en de normen die daar bij horen. Hier wordt, voor zover van toepassing, rekening gehouden met dag-, avond- en nachtperiode.

10.4.10 Geluidniveaus in relatie tot de zandwinning

De medewerkers van het zandwinning bedrijf verrichten hun werk binnen een afstand van 100 m van de vliegciel. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening stelt eisen aan de geluidniveaus in deze situatie. Berekening van de geluidniveaus voor de zandwinning dient nog te gebeuren en toetsing aan de waarden genoemd in de Handreiking industrielawaai is noodzakelijk. Ten aanzien van geluid wordt met 2 maten gemeten. RCM-Assen mag ook 's avonds geluidoverlast veroorzaken terwijl Trip-Popken B.V. slechts tussen 07.00 uur en 19.00 uur geluidhinder mag maken. Ook worden alle incidentele activiteiten (bijvoorbeeld 4x4 rijden en demonstratiedagen grondverzetmachines) die buiten de vergunning van Trip-Popken B.V. vallen niet meer toegestaan. Verlangd wordt dat de avondopenstelling gelijk wordt gesteld als die van de zandwinplas (tot 19.00 uur). Er is geen berekening van de cumulatie van geluid gemaakt (zandwinplas en RCM-Assen).

Reactie:

De Handreiking stelt geen eisen t.a.v. situaties als deze.

N.B. Medewerkers van Trip-Popken B.V. zullen buiten veelal geen hogere geluidbelasting ondervinden dan 45 dB(A). Zij kunnen, als zij zich helemaal in het noorden van de plas bevinden, blootstaan aan een geluidsbelasting van ca. 55 dB(A). Dit is een acceptabel geluidniveau. Dit is een geluidniveau dat zit tussen het niveau dat past bij een rustige woonwijk (45 dB(A)) en een elektrische tandenborstel of een koffiezetapparaat (55 dB(A)).

Een inrichting bepaalt wat voor bedrijfssituatie wordt aangevraagd. Het bevoegd gezag beoordeelt of de aangevraagde situatie aan de te stellen normen kan voldoen. Dat is hier het geval.

De aangevraagde situatie kan voldoen aan de voorschriften. Het is aan de vliegclub hoe zij de vliegreizen over de openingstijden verdelen.

Bij toetsing van een bedrijf op een gezonde industrieterrein wordt rekening gehouden met cumulatie. Bij toetsing van een inrichting buiten een gezonde industrieterrein wordt alleen getoetst aan de waarden die bij de omgevingscategorie horen en wordt niet naar cumulatie gekeken.

10.4.11 Zondagsrust

Gehecht wordt aan de zondagsrust. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de zondagopenstelling.

Reactie:

De Wm maakt alleen onderscheid in dag-, avond- en nachtperiode. Zowel de provincie, gemeente Assen of gemeente Tynaarlo hebben geen beleid t.a.v. zondagsrust zodat er geen aanleiding bestaat vliegen op zondag te verbieden.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen heeft de vliegclub besloten tegemoet te komen aan de wensen van de omwonenden. Om de overlast naar de omgeving op zondag te beperken, wordt het vliegen op zondagen slechts aangevraagd voor elektrisch aangedreven toestellen met een bronvermogen lager dan 70 dB(A). Dit is in voorschrift 6.1.4 vastgelegd.

10.4.12 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt wel degelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van de modelvliegtuigen. Zij vliegen o.a. op methanol dat giftig is.

Reactie:

Emissies naar de lucht vinden plaats via de modelvliegtuigjes. Door de modelvliegtuigjes wordt een geringe hoeveelheid methanol of benzine gebruikt als brandstof. Hier is sprake van een optimale verbranding. Verder is het aantal brandstof aangedreven modelvliegtuigjes dat dagelijks mag vliegen vanwege de geluidbelasting naar de omgeving sterk beperkt. Daarom dient de emissie naar de lucht door de activiteiten van de modelvliegtuigen als nihil te worden aangemerkt. De zienswijze geeft geen aanleiding het besluit te wijzigen.

10.5. Naleefgedrag, toezicht en handhaving

10.5.1 Naleefgedrag

Er zijn helemaal geen garanties dat afspraken, voorzorgsmaatregelen en normen worden nagekomen, nageleefd en gehandhaafd, noch m.b.t. de omgeving; de provinciale weg Asserstraat, of B-wegen.

Reactie:

Het betreft hier het in werking hebben van een nieuwe inrichting op de beoogde locatie. Het is aan ons als het bevoegde gezag om toe te zien op de naleving van de omgevingsvergunning en de daarin opgenomen voorschriften. Wij zien als bevoegd gezag geen aanleiding dat de RCM-Assen de bepalingen uit de omgevingsvergunning niet na gaat komen. Daarnaast is ten tijde van vliegen met vliegtuigen een eigen waarnemer aanwezig die als veld- en veiligheidscoördinator de verrichtingen observeert en waar nodig ingrijpt.

10.5.2 Toezicht en handhaving

In het ontwerpbesluit ontbreekt een paragraaf over handhaving. Hoe kan er straks gecontroleerd worden nu de in de rapporten verschillende vliegcircels, verschillende vlieghoogten en verschillende aantallen vliegtuigen dat gelijktijdig in de lucht mogen zijn? Tevens ontbreekt de procedure voor het melden van overlast door omwonenden en hoe met de klachten van omwonenden wordt omgegaan. Het is onduidelijk wie voor toezicht en handhaving verantwoordelijk is.

Reactie:

In de aanvraag staan de activiteiten van RCM-Assen beschreven. Op basis van deze aanvraag wordt de omgevingsvergunning verleend. In de vergunning is vastgelegd de vliegkring, de vlieghoogte en het aantal vliegtuigen die gelijktijdig in de lucht mogen zijn. Het toezicht op het naleven van de vergunning, inclusief de voorschriften, behoort toe aan het bevoegde gezag, in deze de provincie Drenthe. De provincie Drenthe heeft een centraal meldpunt voor milieuklachten. Klachten kunt u telefonisch of per e-mail doorgeven. Het is dus onjuist dat het bevoegde gezag niet beschikt over een meldpunt. Het college voegt hier nog aan toe dat er bewust voor gekozen is om niet alleen geluidgrenswaarden vast te stellen (iets wat in het omgevingsrecht wel de hoofdregel is). Bewust zijn aan de vergunning ook voorschrift 6.4.2 (over de maximale hoeveelheid vliegrekken voor verschillende typen vliegtuigjes) en voorschrift 6.4.6 (over het bijhouden van een logboek) verbonden. Het eerste voorschrift is een soort middelvoorschrift teneinde een extra waarborg te geven dat aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan, terwijl het tweede voorschrift het makkelijker maakt om controles uit te voeren, bijvoorbeeld naar aanleiding van een klacht.

10.6. Omgevingsvergunning voor het onderdeel Bouwen

10.6.1 Bouwen

Aangezien de gebruikersovereenkomst met SITA is gesloten voor een periode van 10 jaar kan dit niet als een tijdelijke voorziening worden aangemerkt.

Reactie

De omgevingsvergunning voor de uitvoering van de modelvliegactiviteiten, inclusief de daarvoor benodigde voorzieningen, is voor onbepaalde tijd aangevraagd. Dat de gebruiksovereenkomst voor 10 jaar is gesloten, is daarbij niet van belang. De gebruiksovereenkomst met SITA zal wel na verloop van deze termijn en bij het voortzetten van de modelvliegactiviteiten in overleg met SITA moeten worden verlengd.

10.6.2 Welstandscommissie

Voor het bouwwerk is geen goedkeuring door de welstandscommissie verleend. Het welstandsadvies ontbreekt in de omgevingsvergunning.

Reactie:

Het plan voor het bouwwerk is op 10 april 2013 door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (welstand-commissie) van de gemeente Assen beoordeeld. De commissie heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de beoogde units, mits de units in donkergroen worden uitgevoerd conform blz. 39 van de Welstandsnota. Aan deze voorwaarde zal door de modelvliegclub worden voldaan.

10.7. Aanvullende zienswijzen

In de periode van 23 september 2015 tot en met 13 oktober 2015 hebben verschillende omwonenden aanvullende zienswijzen ingediend naar aanleiding van een door de RUD Drenthe gegeven presentatie over het ambtelijk voorbereide eindconcept van het te nemen besluit omgevingsvergunning op 16 september 2015. Het gaat om zienswijzen van:

- IVN, afdeling Vries (d.d. 23 september 2015)
- de heer Schoemaker (d.d. 30 september 2015)
- de heer Koning (d.d. 28 september 2015)
- mevrouw M. Spierings en de heer B. van Guldener (d.d. 1 oktober 2015)
- mevrouw S. v.d. Mast (d.d. 6 oktober 2015)
- de heer H.T. Boer (d.d. 7 oktober 2015)
- mevrouw A.K. Noord-Sollie (d.d. 9 oktober 2015)
- de heer J. Noord (twee maal d.d. 10 oktober 2015)
- de heer M. Sijbesma (d.d. 13 oktober 2015)

De betreffende zienswijzen zijn tevens een reactie op de aankondiging van de behandeling en vaststelling van de vvgb in de opiniërende en besluitvormende raadsvergadering van de gemeente Assen op respectievelijk 1 en 15 oktober 2015. De gemeenteraad heeft in de vorengenoemde zienswijzen die betrekking hebben op ruimtelijke ordening geen aanleiding gezien om de vvgb te weigeren. De vvgb is derhalve op 15 oktober 2015 definitief afgegeven. Voor zover het niet een herhaling betrof van de al eerder ingestuurde en elders in dit besluit behandelde zienswijzen, is een reactie op de aanvullende zienswijzen hieronder opgenomen.

10.7.1 Beperking van "brandstofvliegen"

De heer Schoemaker voert aan dat het vliegen met brandstof aangedreven vliegtuigen, gezien de hoeveelheid leden met dergelijke vliegtuigen, in te perken is tot enkele dagdelen in de week.

Reactie:

Zoals elders in het besluit al tot uitdrukking komt is de beperking om op zondag alleen elektrisch te vliegen ingegeven door een wijziging van de aanvraag door de RCMA, die daarmee een gebaar richting de omgeving heeft willen maken. Er is geen reden om aan te nemen dat alleen elektrisch vliegen als best beschikbare techniek (BBT) moet worden aangemerkt. Er is daarmee geen mogelijkheid om de gevraagde beperking aan de RCM-Assen op te leggen. Met de RCM-Assen is nog overleg geweest of er nog een mogelijkheid is om vrijwillig tot een verdere beperking te komen, maar deze bleek hier niet toe bereid te zijn. Reden hiertoe is dat voor een deel van de leden maar één dag om te vliegen over zou blijven. De RCM-Assen wil de vrijheid houden om haar leden voldoende vliegmomenten aan te bieden. Overigens zal er waarschijnlijk op maandag en dinsdag overwegende elektrisch worden gevlogen.

10.7.2 Geluid, voorschriften en overweging

De heer Koning heeft enkele gedetailleerde zienswijzen ingediend met betrekking tot de formulering van de voorschriften 6.1.4 en 6.4.2 en de overwegingen in paragraaf 20.5.

Reactie:

Omdat de opmerkingen in overeenstemming zijn met de bedoeling van het besluit zijn de betreffende zienswijzen overgenomen door aanpassing van de voorschriften 6.1.4, 6.4.2 en 6.4.3.

10.7.3 *Wijziging van de omgevingsvergunning ten nadele van omwonenden*

De heer Koning wijst op twee gevallen waarin naar zijn mening in strijd is gehandeld met het uitgangspunt dat de aanvraag/het ontwerpbesluit niet gedurende de procedure ten nadele van de omwonenden mocht worden aangepast: de geluidgrenswaarden voor de L-max en de vliegperiode die volgens de heer Koning beperkt had moeten blijven tot de periode mei-oktober.

Reactie:

Zoals elders is uitgelegd is er een trechter toegepast voor de situatie waarin er een duidelijke keuze was gemaakt. In dergelijke gevallen is het niet toegestaan om in een later stadium van de procedure in het nadeel van de omwonenden op deze keuze terug te komen. In het geval van de door de heer Koning genoemde vliegperiode was een dergelijke duidelijke keuze juist niet gemaakt en was er vooral veel onduidelijkheid. Er lagen in dezelfde fase van de procedure namelijk andere stukken voor die juist spraken van een andere vliegperiode, namelijk het hele jaar door. Bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit is hier duidelijkheid over geschapen met de keuze voor de nu vastgestelde vliegperiode. Het is de RCM-Assen overigens om die reden niet toegestaan om in het verdere verloop van de procedure op die vliegperiode terug te komen.

Voor wat betreft de L-max lijkt er sprake van een verslechtering voor de omwonenden, maar omdat de onderliggende activiteiten niet wijzigt, zal er ook geen sprake zijn van een toename van de geluidhinder. Er is alleen een beleidsmatig uitgangspunt toegepast dat het niet gewenst is om een grenswaarde voor de L-max vast te leggen die lager is dan 50 dB(A). Dit instrument is immers eigenlijk bedoeld voor de bescherming tegen harde klappen/hoge geluidpieken en met waarden van onder de 50 dB(A) zou hier te zeer van worden afgeweken.

10.7.4 *Gevolgen voor pony's*

Mevrouw Van der Mast voert aan dat geen rekening is gehouden met de gevolgen voor haar pony's die in de nabijheid van de vliegcirkel grazen.

Reactie:

Van beweiding in de vliegcirkel is in dit geval geen sprake. Tevens zijn de geluidniveaus laag. Het college ziet in de deze zienswijze geen aanleiding om het besluit aan te passen.

10.7.5 *Norm van 50 dB(A)*

Mevrouw Noord-Sollie wijst op het verschil met de vergunning van Trip Popken en vindt de 50 dB(A) als maximumnorm te hoog.

Reactie:

De zienswijze lijkt te berusten op een misverstand. De betreffende waarde "maximumnorm") van 50 dB(A) is de norm voor de L-max en is geschreven voor kortdurende geluidpieken en niet als maximumnorm voor het langtijdgemiddelde geluidniveau. De waarden daarvan liggen vele malen lager. Overigens is de vergunning van andere bedrijven geen toetsingskader voor een aanvraag. Het college heeft voor de beoordeling de Handreiking en de Handleiding gehanteerd.

10.7.6 *Convenant met LVL Nederland*

De heer Sijbesma wijst op de gevolgen voor het luchtverkeer.

Reactie:

Het college is er zich van bewust dat een convenant noodzakelijk is. In het verleden is dit convenant ten behoeve van de modelvliegclub ook afgegeven, maar door de lange proceduretijd is deze inmiddels verlopen. Om niet weer in die situatie te komen, is door de vliegclub niet nu al een nieuw convenant gesloten, maar wordt gewacht tot de besluitvorming afgerond is. Gelet op het feit dat ook reeds eerder een toestemming is verleend, wordt ervan uitgegaan dat wederom een convenant wordt gesloten en dat dit dus geen beletsel zal vormen. Het college tekent hierbij overigens aan dat de vlieghoogte is gemaximeerd op 100 m, zodat er geen sprake kan zijn van de in de zienswijze genoemde drones die "tot grote hoogte kunnen stijgen".

10.8. Conclusie

Het besluit is naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en aanvullende zienswijzen op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit. Ter verduidelijking hebben wij voor de opslag en gebruik van vloeistoffen ter voorkoming van bodemverontreiniging een aanvullend voorschrift opgenomen.

11. SAMENHANG MET OVERIGE WET- EN REGELGEVING**11.1. Activiteitenbesluit**

In het Activiteitenbesluit milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) zijn voor bepaalde activiteiten die binnen inrichtingen plaats kunnen vinden, algemene regels opgenomen. De inrichting waarvoor vergunning wordt gevraagd, wordt aangemerkt als een inrichting type C als bedoeld in artikel 1.2 van het Activiteitenbesluit. Voor dergelijke inrichtingen kunnen naast de omgevingsvergunning ook regels uit het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling milieubeheer gelden. De betreffende artikelen van het Activiteitenbesluit en de genoemde regeling gelden van rechtswege.

Het gaat hier om de artikelen die zijn genoemd in de volgende onderdelen van het Activiteitenbesluit:

- Afdeling 2.1 Zorgplicht, voor zover deze afdeling betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen de inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is
- Afdeling 2.2 Lozingen, voor zover deze afdeling betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen de inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is
- Afdeling 2.3 Lucht, voor zover deze afdeling betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen de inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is
- Afdeling 2.4 Bodem, voor zover deze afdeling betrekking heeft op activiteiten die verricht worden binnen de inrichting waarop hoofdstuk 3 van toepassing is
- paragraaf 3.1.3 Lozen van hemelwater, dat niet afkomstig is van een bodembeschermende voorziening
- paragraaf 3.1.4 ten aanzien van het behandelen van huishoudelijk afvalwater op locatie

Vorengenoemde voorschriften gelden rechtstreeks. In de vergunning zijn ten aanzien van deze onderwerpen daarom geen voorschriften opgenomen.

11.2. M.e.r.-(beoordelings)plicht (onder drempelwaarden D-lijst)

De aangevraagde activiteit is niet opgenomen in onderdeel C en/of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Er hoeft bij deze aanvraag geen milieueffectrapport (MER) te worden ingediend.

11.3. Richtlijn industriële emissies 2010/75/EU (Rie)

De Rie is van toepassing op activiteiten die in bijlage I van de richtlijn zijn opgenomen. Binnen de inrichting vinden geen activiteiten plaats die worden genoemd in de betreffende bijlage. Op de activiteiten van de inrichting is de Rie niet van toepassing.

11.4. Natuurbeschermingswet (vogel- en habitatrictlijngebieden)

De inrichting ligt niet in de nabijheid van vogel- en Habitatrictlijngebieden of gebieden die beschermd zijn onder de Natuurbeschermingswet waardoor de activiteiten van de modelvliegclub op deze gebieden geen effecten kunnen veroorzaken. De natuurbeschermingswet haakt niet aan bij de omgevingsvergunning.

11.5. Wet luchtvaart en Regeling modelvliegen

Ten aanzien van veiligheid van het vliegen zijn de Wet luchtvaart, het luchtverkeersreglement en de Regeling modelvliegtuigen van toepassing. Deze regelingen kennen een rechtstreekse werking. De bescherming van personen of zaken op het aardoppervlak tegen gevaren ten gevolge van het luchtverkeer vindt primair hierin plaats. Daarnaast blijft in het kader van verlening krachtens de Wm en Wabo van een vergunning voor het onderdeel milieu, ruimte voor een aanvullende toets. Aan deze vergunning zijn ten aanzien van de veiligheid bij het vliegen geen aanvullende voorschriften opgenomen.

11.6. Omgevingsvisie Drenthe

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteiten niet voldoen aan de in de Omgevingsvisie Drenthe 2014 (vastgesteld op 2 juli 2014) gestelde toetsingsaspecten. Ten aanzien van de modelvliegclub zijn in de Omgevingsvisie Drenthe geen specifieke toetsingsaspecten opgenomen. Er is geen reden de omgevingsvergunning te weigeren op grond van de Omgevingsvisie Drenthe.

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN MILIEU

12. TOETSINGSKADER MILIEU

12.1. Inleiding

De aanvraag heeft betrekking op het oprichten van een inrichting als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, aanhef en onder e, van de Wabo. De Wabo omschrijft in artikel 2.14 het milieuhygiënische toetsingskader van de aanvraag.

12.2. Toetsing oprichten, veranderen of revisie

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij:

- de aspecten genoemd in artikel 2.14, lid 1, onder a, van de Wabo betrokken
- met de aspecten genoemd in artikel 2.14, lid 1, onder b, van de Wabo rekening gehouden
- de aspecten genoemd in artikel 2.14, lid 1, onder c, van de Wabo in acht genomen

In de hierna volgende hoofdstukken lichten wij dit nader toe, waarbij wij ons beperken tot die onderdelen van het toetsingskader die ook daadwerkelijk op onze beslissing van invloed (kunnen) zijn.

13. BEST BESCHIKBARE TECHNIEKEN (BBT)

13.1. Algemeen

In het belang van het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu moeten aan de vergunning voorschriften worden verbonden, die nodig zijn om de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk - bij voorkeur bij de bron - te beperken en ongedaan te maken. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat in de inrichting ten minste de voor de inrichting in aanmerking komende BBT worden toegepast.

Vanaf januari 2013 moet bij het bepalen van BBT rekening worden gehouden met BBT-conclusies en bij ministeriële regeling aangewezen informatiedocumenten over BBT. BBT-conclusies is een document met de conclusies over BBT, vastgesteld overeenkomstig artikel 13, leden 5 en 7, van de Rie. Lid 5 verwijst naar BBT-conclusies vastgesteld na 6 januari 2011 onder het regime van de Rie. Lid 7 verwijst naar de bestaande BREF's. Het hoofdstuk uit deze BREF's waarin de BBT-maatregelen staan (BAT-hoofdstuk), geldt als BBT-conclusies, totdat nieuwe BBT-conclusies zijn vastgesteld.

BBT-conclusies worden door de Europese commissie vastgesteld en bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie (een uitvoeringsbesluit van de Europese commissie dat gericht is tot de lidstaten). Zij worden daarom niet meer apart worden aangewezen in de Regeling omgevingsrecht.

Als op een activiteit of op een type productieproces binnen de inrichting waarvoor een vergunning is aangevraagd, geen BBT-conclusies of informatiedocumenten over BBT van toepassing zijn, of als de van toepassing zijnde BBT-conclusies of informatiedocumenten niet alle mogelijke milieueffecten van de activiteit of het proces behandelen moet het bevoegd gezag de BBT zelf vaststellen. Hierbij houdt het bevoegd gezag in ieder geval rekening met:

- de toepassing van technieken die weinig afvalstoffen veroorzaken
- de toepassing van stoffen die minder gevaarlijke zijn dan stoffen of mengsels als omschreven in artikel 3 van de EG-verordening indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels
- de ontwikkeling, waar mogelijk, van technieken voor de terugwinning en opnieuw gebruiken van de bij de processen in de inrichting uitgestoten en gebruikte stoffen en van afvalstoffen

- vergelijkbare processen, apparaten of wijzen van bedrijfsvoering die met succes in de praktijk zijn beproefd
- de vooruitgang van de techniek en de ontwikkeling van de wetenschappelijke kennis
- de aard, de effecten en de omvang van de betrokken emissies
- de data waarop de installaties in de inrichting in gebruik zijn of worden genomen
- de tijd die nodig is om een betere techniek toe te gaan passen
- het verbruik en de aard van de grondstoffen, met inbegrip van water, en de energie-efficiëntie
- de noodzaak om het algemene effect van de emissies op en de risico's voor het milieu te voorkomen of tot een minimum te beperken
- de noodzaak ongevallen te voorkomen en de gevolgen daarvan voor het milieu te beperken

De op één van deze criteria vastgestelde BBT moet een milieubeschermingsniveau garanderen dat tenminste gelijkwaardig is aan het niveau in de BBT-conclusies.

13.2. Concrete bepaling BBT

Binnen de inrichting worden geen activiteiten uitgevoerd uit Bijlage 1 van de Rie. Bij het bepalen van BBT hebben wij daarom alleen rekening gehouden met de volgende informatiedocumenten over BBT, zoals aangewezen in bijlage 1 van de Mor:

- NRB 2012; Nederlandse richtlijn bodembescherming, maart 2012
- PGS 15: Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen, versie 1.1 (december 2012)

13.3. Conclusies BBT

De inrichting voldoet - met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften - aan de BBT ter voorkoming van emissies naar de lucht, de bodem, het water, geluidemissies, afvalpreventie en externe veiligheid. Voor de overwegingen per milieuthema wordt verwezen naar de desbetreffende paragraaf.

14. BESCHERMING GESLOTEN STORTPLAATS

14.1. Algemeen

In de artikelen 8.47 tot en met 8.51 en 15.42 tot en met 15.49 van de Wm is een regeling opgenomen over de nazorg van gesloten stortplaatsen en de financiering daarvan. Voor het sluiten van deze stortplaatsen moet degene die de stortplaats drijft een nazorgplan opstellen, waarin de maatregelen moeten zijn opgenomen die ervoor zorgen dat diverse voorzieningen, zoals bovenafdekking en peilbuizen, na het sluiten van de stortplaats in stand blijven. Dit nazorgplan moet door GS worden goedgekeurd. Na het sluiten van de stortplaats zijn GS eeuwigdurend verantwoordelijk voor de uitvoering van deze maatregelen en zelfs aansprakelijk voor eventueel ontstane schade. Er kunnen (na verloop van tijd) op of in de directe omgeving van een gesloten stortplaats activiteiten plaatsvinden, zoals het aanleggen van een werk of het bouwen van een bouwwerk, die van invloed kunnen zijn op de getroffen nazorgvoorzieningen. Normaliter zouden burgemeester en wethouders worden aangewezen als bevoegd gezag voor de verlening en handhaving van de omgevingsvergunning en zouden GS worden aangewezen als adviseur. Gelet op vorenstaande bijzondere verantwoordelijkheid van GS voor deze gesloten stortplaatsen, zijn GS in deze gevallen aangewezen als bevoegd gezag in artikel 3.4 van het Bor.

14.2. Toetsingskader

In artikel 8.49 van de Wm, lid 1, is bepaald dat met betrekking tot een gesloten stortplaats zodanige maatregelen worden getroffen, dat wordt gewaarborgd dat die stortplaats geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt, dan wel, voor zover dat redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de grootst mogelijke bescherming wordt geboden tegen die nadelige gevolgen. In artikel 8.49 van de Wm, lid 2, is bepaald dat tot de maatregelen als bedoeld in het eerste lid, in ieder geval worden gerekend:

- maatregelen strekkende tot het in stand houden en onderhouden, alsmede het herstellen, verbeteren of vervangen van voorzieningen ter bescherming van de bodem

- het regelmatig inspecteren van voorzieningen ter bescherming van de bodem en
- het regelmatig onderzoeken van de bodem onder de stortplaats

14.3. Beoordeling

RCM-Assen is gelegen boven een gesloten stortplaats, te weten Meisner Stortplaats Noord-Drenthe BV te Ubbena, gemeente Assen. GS van Drenthe zijn per 19 februari 2014 verantwoordelijk voor de eeuwigdurende nazorg van deze voormalige stortplaats en daarom met ingang van die datum bevoegd gezag voor deze inrichting met zijn activiteiten. Door de activiteiten binnen de inrichting kan de bescherming tegen de nadelige gevolgen voor het milieu door middel van de bijbehorende voorzieningen van de stortplaats in gevaar komen. Om dit te voorkomen zijn voorschriften aan de vergunning verbonden. Op grond van artikel 8.51 van de Wm is de vergunninghouder verplicht te gedogen dat werkzaamheden worden verricht ten behoeve van de zorg die met betrekking tot een gesloten stortplaats moet worden uitgevoerd. Dit betekent dat de vergunninghouder medewerking dient te verlenen aan het inspecteren, onderhouden en herstellen van de voorzieningen en de afdeklaag van de stortplaats die binnen de inrichting zijn gelegen. Gelet hierop zijn aan de vergunning voorschriften verbonden ten behoeve van de nazorg.

14.4. Conclusie

Met inachtneming van de aan dit besluit gehechte voorschriften kan worden voldaan aan het gestelde in artikel 8.49 van de Wm, leden 1 en 2, en wordt gewaarborgd dat de voormalige stortplaats in combinatie met de onderhavige inrichting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt, dan wel, voor zover dat redelijkerwijs niet kan worden gevegd, de grootst mogelijke bescherming wordt geboden tegen die nadelige gevolgen.

15. AFVALSTOFFEN

15.1. Afvalpreventie

In hoofdstuk 13 van het LAP is het beleid uitgewerkt voor afvalpreventie. Preventie van afval is een van de hoofddoelstellingen van het afvalstoffenbeleid. Op welke wijze wij invulling geven aan preventie is beschreven in de handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" (Infomil 2005). Uitgangspunt voor alle bedrijven is dat het ontstaan van afval zoveel mogelijk moet worden voorkomen of beperkt.

De handreiking "Wegen naar preventie bij bedrijven" (Infomil, 2005) hanteert ondergrenzen die de relevantie van afvalpreventie bepalen. Hierin wordt gesteld dat afvalpreventie relevant is wanneer er jaarlijks meer dan 25 ton (niet gevaarlijk) bedrijfsafval en/of meer dan 2,5 ton gevaarlijk afval binnen de inrichting vrijkomt. De totale hoeveelheid gevaarlijk en/of niet gevaarlijk afval ligt beneden de gehanteerde ondergrenzen. Wij hebben daarom in deze vergunning verder geen aandacht besteed aan de preventie van afvalstoffen.

15.2. Afvalscheiding

In hoofdstuk 14 van het LAP is het beleid uitgewerkt voor afvalscheiding, waarbij paragraaf 14.4 specifiek ingaat op afvalscheiding door bedrijven. Daarbij is aangegeven dat het voor bedrijfsafval niet goed mogelijk is een limitatieve opsomming te maken van afvalstoffen die door alle bedrijven gescheiden moet worden gehouden. Bedrijven verschillen van aard en omvang veel van elkaar en er bestaat een groot aantal bedrijfsspecifieke afvalstoffen. Uitgangspunt is dat bedrijven verplicht zijn alle afvalstoffen te scheiden, gescheiden te houden en gescheiden af te geven, tenzij dat redelijkerwijs niet van hen kan worden gevegd.

Uit de aanvraag blijkt dat binnen de inrichting beperkte hoeveelheid afvalstoffen vrijkomen waarvan in het LAP is aangegeven dat er omstandigheden kunnen zijn dat scheiding daarvan redelijkerwijs van

een bedrijf kan worden gevergdd. Aan de vergunning zijn daarom voorschriften verbonden voor het gescheiden houden van deze afvalstoffen. De afvalstoffen moeten via een erkend inzamelaar worden ingezameld en afgevoerd.

16. AFVALWATER

16.1. Het kader voor de lozing van afvalwater

De uitgangspunten voor de bescherming van het milieu tegen verontreiniging door de lozing van afvalwater zijn vastgelegd in de Waterwet, de Wm en de Instructieregeling lozingsvoorschriften milieubeheer.

De drie belangen die deze wetten en regeling ten aanzien van afvalwater behartigen zijn:

- de doelmatige werking van een openbaar vuilwaterriool en de verwerking van het slib uit het openbaar vuilwaterriool
- de doelmatige werking van de rioolwaterzuiveringsinstallatie
- de bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewaterlichaam

Afvalwater mag slechts in het openbaar vuilwaterriool worden gebracht, indien door de samenstelling, eigenschappen of hoeveelheden ervan:

- de doelmatige werking niet wordt belemmerd van een openbaar vuilwaterriool, een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk, de bij een zodanig openbaar vuilwaterriool of zuiveringstechnisch werk behorende apparatuur
- de verwerking niet wordt belemmerd van slib, verwijderd uit een openbaar vuilwaterriool of een door een bestuursorgaan beheerd zuiveringstechnisch werk
- de nadelige gevolgen voor de kwaliteit van een oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk worden beperkt

16.2. Beoordeling en conclusie

Binnen de inrichting ontstaand de volgende afvalstromen:

- lozen van niet verontreinigd hemelwater
- lozen van huishoudelijk afvalwater

Ten aanzien van deze activiteiten zijn de voorschriften uit het Activiteitenbesluit van toepassing.

Aan deze vergunning zijn dan ook geen voorschriften verbonden ten aanzien van het lozen van afvalwater.

17. BODEM

17.1. Het kader voor de bescherming van de bodem

Het (nationale) preventieve bodembeschermingsbeleid is vastgelegd in de NRB. Het uitgangspunt van de NRB is dat door een combinatie van voorzieningen en maatregelen (cvm) een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd. Alleen in bepaalde bestaande situaties kan conform de NRB onder voorwaarden volstaan worden met een aanvaardbaar bodemrisico.

Op basis van de NRB worden de (voorgenomen) activiteiten beoordeeld en wordt bepaald welke cvm noodzakelijk is om tot een verwaarloosbaar bodemrisico te komen. Daarbij richt de NRB zich op de normale bedrijfsvoering en voorzienbare incidenten. Bodembescherming in situaties van calamiteiten wordt in het kader van de NRB niet behandeld. Een eventuele calamiteitenopvang die onlosmakelijk deel uitmaakt van de installatie, bijvoorbeeld in de vorm van een tank of opvangbassin, is wel een activiteit waar de NRB in voorziet. Tankputten en calamiteiten vijvers voor de opslag van verontreinigd bluswater worden in de NRB niet behandeld.

17.2. De bodembedreigende activiteiten

In de inrichting vinden bodembedreigende activiteiten plaats. Dit betreft het gebruik van bodembedreigende stoffen ten behoeve van het aftanken van vliegtuigen en de grasmaaier.

17.3. Beoordeling en conclusie

Ten aanzien van deze activiteiten hebben wij aan deze beschikking voorschriften verbonden. In de vergunningvoorschriften is geëist dat op die plaatsen waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden, er voorzieningen moeten worden getroffen die ertoe leiden dat het risico van bodemverontreiniging wordt gereduceerd tot "verwaarloosbaar risico op bodemverontreiniging van enige relevantie", zoals bepaald in de NRB.

17.4. Nulsituatieonderzoek

Het preventieve bodembeschermingsbeleid gaat ervan uit dat (zelfs) een verwaarloosbaar bodemrisico nooit volledig uitsluit dat een verontreiniging of aantasting van de bodem optreedt. Om die reden is altijd een nulsituatieonderzoek naar de kwaliteit van de bodem noodzakelijk. Het nulsituatieonderzoek richt zich op de afzonderlijke activiteiten en de daar gebruikte stoffen.

Nulsituatieonderzoek bestaat uit het vastleggen van de nulsituatie bodemkwaliteit voorafgaand aan de start van de betreffende activiteit(en) en een vergelijkbaar eindsituatieonderzoek na het beëindigen van de betreffende activiteit.

Het nulsituatieonderzoek moet ten minste duidelijkheid verstrekken over:

- de locatie van bemonsteringspunten rekening houdend met de mobiliteit van de gebruikte stoffen en de lokale grondwaterstroming;
- de wijze waarop de betreffende stoffen moeten worden gedetecteerd, bemonsterd en geanalyseerd;
- de bodemkwaliteit ter plaatse van bemonsteringslocaties

De in het nulsituatieonderzoek vastgelegde bodemkwaliteit geldt als uitgangspunt bij de beoordeling of ten gevolge van de betreffende activiteiten verontreiniging of aantasting van de bodem heeft plaatsgevonden en of bodemherstel nodig is.

De inrichting wordt gerealiseerd ter plaats van een gesloten stortplaats. De stortplaats is afgedekt met grond (een leeflaag) waarvan de kwaliteit bekend is bij GS. Er zijn reeds diverse bestaande onderzoeken van de kwaliteit van de bodem. Deze onderzoeken geven ons geen aanleiding tot het stellen van nadere maatregelen of eisen. Wij achten het uitvoeren van een nulsituatieonderzoek door RCM-Assen daarom niet noodzakelijk.

18. ENERGIE

18.1. Beoordeling en conclusie

Binnen de inrichting wordt slechts zeer beperkt energie gebruikt. Elektriciteit wordt opgewekt met behulp van een aggregaat. Bij vergunningplichtige inrichtingen kan de mate waarin aandacht wordt besteed aan zuinig gebruik van energie afhankelijk worden gesteld van het totale energieverbruik. De ondergrens is gezet bij een jaarlijks energieverbruik van 50.000 kWh elektriciteit.

Op basis van de activiteiten die binnen de inrichting plaatsvinden, veronderstellen wij dat het energieverbruik binnen de inrichting beperkt is, en de ondergrens van 50.000 kWh niet wordt overschreden. Daarom hebben wij aan deze vergunning geen voorschriften ten aanzien van energieverbruik of energiebesparing opgenomen.

19. EXTERNE VEILIGHEID

19.1. Opslag van gevaarlijke (afval)stoffen

Binnen de inrichting worden geen gevaarlijke stoffen opgeslagen. Wij hebben ten aanzien van het aspect veiligheid dan ook geen specifieke voorschriften aan deze vergunning verbonden. Wel zijn voorschriften verbonden ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreiniging. Voor de overwegingen ten aanzien hiervan verwijzen wij naar de paragraaf Bodem.

19.2. Gevaar als gevolg van vliegen

Het vliegen met modelvliegtuigen kan voor personen die in de omgeving verblijven gevaar opleveren, vooral wanneer een toestel onbestuurbaar wordt of een noodlanding moet maken. Daarnaast bestaat de kans dat goederen van derden worden beschadigd. Voor omwonenden levert het vliegen weinig gevaar op, omdat gevlogen mag worden binnen een vastgesteld vlieggebied met een straal van 200 m, gelegen ten westen van de Vriezerhoek, waarbij het dichtstbijgelegen gevoelige object op 450 m ligt. Wel moet rekening worden gehouden met plaatsen waar mensen kunnen verblijven op tijden dat wordt gevlogen. Er kan zodoende gevaar optreden voor toeschouwers, wandelaars en weggebruikers. Door middel van het bij de aanvraag behorend vliegveldreglement, het beperken van het vliegbereik en het hekwerk ten behoeve van de veiligheidszone wordt dat risico in voldoende mate beperkt.

19.3. Conclusie

Ten aanzien van de risico's als gevolg van de activiteiten zijn wij van mening dat wanneer binnen de inrichting conform de aan deze vergunning verbonden voorschriften en andere wettelijke regels gewerkt wordt, er geen sprake is van onaanvaardbare risico's voor de omgeving.

20. GELUID EN TRILLINGEN

20.1. Algemeen

De geluidsbelasting als gevolg van de inrichting is getoetst aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (VROM, 1998), verder te noemen de Handreiking. De Handreiking is opgesteld als hulpmiddel bij het voorkomen en beperken van hinder door industrielawaai. De Handreiking moet worden gebruikt bij alle bedrijfsmatige activiteiten, ook als deze een hobbymatig karakter hebben.

De gemeente Assen heeft nog geen beleid ten aanzien van industrielawaai vastgesteld. De Handreiking bepaalt dat, indien een gemeente nog geen beleid ten aanzien van industrielawaai heeft vastgesteld, nog niet van de hoofdstukken 2 en 3 inzake de gemeentelijke nota industrielawaai en de grenswaarden gebruik kan worden gemaakt. Voor het opstellen van de geluidsgrenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau is aansluiting gezocht bij hoofdstuk 4 van de Handreiking.

20.2. Omgevingstypen

Bij het stellen van de geluidsvoorschriften kan worden gekozen uit drie omgevingstypen:

1. Landelijke omgeving
2. Rustige woonwijk, weinig verkeer
3. Woonwijk in de stad

De aard van de omgeving van de woningen in de directe omgeving van de inrichting wordt bepaald door de ligging in lintbebouwing aan de doorgaande weg van Vries naar Assen. De bebouwde kom van Vries ligt op ongeveer 1 km afstand ten noorden van de woningen. Ten westen is een zandwinningslocatie gelegen met een zandzuiger en zware transporten.

Het omgevingstype van de woningen aan de Asserstraat komt het best overeen met "Rustige woonwijk". Bij deze woonomgeving wordt een richtwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar}, L_T) aanbevolen van 45, 40 en 35 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Ook woonwijk De Fledders in Vries is een "Rustige woonwijk".

Asserstraat 93 is een solitair gelegen woning op wat grotere afstand van de weg en de bedrijvigheid op en nabij de gesloten stortplaats en zou daarom als gelegen in een "Landelijke omgeving" omschreven kunnen worden. Hierbij past een richtwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar}, L_T) van 40, 35 en 30 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. "Landelijke omgeving" is ook van toepassing op de woningen aan de Zeijerstroeten in Zeijen.

Voor Asserstraat 93 is op basis van de wegverkeersgegevens vastgesteld dat in de avondperiode van een referentieniveau van 37 dB(A) mag worden uitgegaan.

De bedrijfswoning aan de Vriezerhoek 1 is ingericht als kantoor en kantine en wordt niet als woning gebruikt. Dat is de reden dat in eerste instantie de woning niet is meegenomen in de beoordeling. Toch moet deze op grond van recente wetgeving als woning beoordeeld en beschermd worden omdat deze op grond van het bestemmingsplan een bedrijfswoning mag zijn.

Gelet op de aard van de omgeving van deze "woning", en de bestemming (het gebruik en het feit dat de eigenaar van de bedrijfswoning het terrein aan de vliegclub verhuurd) is een waarde van 46 dB(A) voor de dag- en avondperiode voldoende om ontoelaatbare hinder te voorkomen. Dit zal in de voorschriften worden opgenomen.

20.3. Maximale geluidsniveaus (L_{Amax})

Volgens de Handreiking moet worden gestreefd naar het voorkomen van maximale geluidsniveau (L_{Amax}) van meer dan 10 dB(A) boven het aanwezige equivalent geluidsniveau over de betreffende periode. Wanneer daaraan voldaan wordt is in elk geval sprake van een acceptabele situatie. Het stellen van grenswaarden lager dan de streefwaarden is niet nodig. De maximale grenswaarden bedragen 70, 65 en 65 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. In dit geval wordt voor de dag- en avondperiode voor het L_{Amax} 50 dB(A) vergund.

20.4. Indirecte hinder en verkeersaantrekkende werking

De beoordeling van indirecte hinder en verkeer is conform de Circulaire beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wet milieubeheer (VROM d.d. 29 februari 1996) beoordeeld. Voor de indirecte hinder geldt een beperking van de reikwijdte van de omgevingsvergunning. De reikwijdte is in deze situatie vastgesteld als de afstand waarbinnen de herkomst in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van de vliegclub. Dat betekent de afstand waarbinnen de voertuigen zich door hun rij-, start- en stopgedrag onderscheiden van het mogelijke overige verkeer op de weg. De inrichting wordt ontsloten via de Vriezerhoek. De reikwijdte van de indirecte hinder blijft dan ook beperkt tot een traject op de Vriezerhoek van ten hoogste 250 m van de toegang tot het terrein. Langs dit traject liggen geen woningen. Er is dan, volgens de Circulaire, ook geen sprake van aan de inrichting toe te rekenen indirecte hinder. Uitzondering is de bedrijfswoning aan de Vriezerhoek. Hier wordt echter aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit de Circulaire voldaan.

20.5. Beoordeling en toetsing

Om te beoordelen of aan de op te nemen geluidsvoorschriften kan worden voldaan is door de vliegclub een akoestisch onderzoek aangeleverd. Dit onderzoek is op juistheid gecontroleerd. Het onderzoek is overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai juist uitgevoerd. Bronnen die geen significante bijdrage leveren aan de geluidsbelasting mogen en zijn buiten beschouwing gelaten. Ook is rekening gehouden met de wind. Hiervoor dient de meteocorrectie term zoals aangegeven in het akoestisch onderzoek onder aan blz. 11. Daarnaast is gecontroleerd of het gehanteerd spectrum overeenkomt met de spectra van modelvliegtuigen zoals die genoemd worden in het "milieuhandboek" van Kluwer, module geluid en lucht. Dat is inderdaad het geval. Substitutie van de verschillende spectra laat

slechts verschillen achter de komma zien. Verder is in verband met de hinderlijkheid van het tonale karakter van het geluid een straffactor van 5 dB(A) toegepast.

Met het rekenprogramma Geomilieu is een rekenmodel gemaakt en daarmee zijn de berekeningen door ons opnieuw uitgevoerd. Hiervoor is de bron in het centrum van de vliegcyclus neergelegd. De vergunde vliegbewegingen zijn inclusief het warmdraaien op de grond en zijn als input voor de berekeningen gebruikt. De doorgerekende situatie is die bedrijfstoestand die de hoogste geluidsbelasting oplevert. De resultaten wijken niet significant af van de resultaten van het ingediende akoestisch onderzoek. In deze herberekening is een aantal referentiepunten toegevoegd, zodat nu rondom het vlieggebied de geluidsbelasting inzichtelijk is en bewaakt kan worden. De resultaten staan in onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat aan de hiervoor genoemde richtwaarden kan worden voldaan. De berekende waarden worden als voorschrift opgenomen. Daarnaast zijn ter verduidelijking geluidscontouren van de dag- en avondperiode opgenomen zodat de geluidsbelasting in de hele omgeving inzichtelijk is.

Beoordelingspunt	($L_{A,r,L,T}$) [in dB(A)] Dag 07.00 - 19.00 uur (1,5 m)	($L_{A,r,L,T}$) [in dB(A)] Avond 19.00 - 23.00 uur (5 m)
Asserstraat 102	36	39
Zeijerstroeten 20	31	34
Vriezerhoek 1	46	46
Oosterweg 2	30	33
Boerhoorn 18	31	33
Asserstraat 93	33	36

De geluidcontouren voor de dag- en avondperiode zijn als bijlagen 1 en 2 opgenomen in de vergunning.

21. LUCHT

21.1. Algemeen beleid

Het algemene beleid is gericht op het terugdringen van emissies naar de lucht door het toepassen van BBT en op het halen van de luchtkwaliteitseisen uit de Wm. Als gevolg van de aangevraagde activiteiten kunnen de volgende emissies ontstaan:

- verbrandingsemissies
- diffuse emissies

21.2. Beoordeling en conclusie

Verkeer van en naar de inrichting kan een bron van fijnstof zijn. Met gemiddeld 4 vervoersbewegingen per dag via de openbare weg is de toename voor het compartiment lucht nihil te noemen.

Emissies naar de lucht kunnen eveneens plaatsvinden via de modelvliegtuigen.

Door de modelvliegtuigen wordt een geringe hoeveelheid methanol of benzine gebruikt als brandstof. Hier is sprake van een optimale verbranding waardoor de emissie naar de lucht door de activiteiten van de modelvliegtuigen als nihil dient te worden aangemerkt. Er is geen reden om de gevraagde vergunning op grond van titel 5.2 van hoofdstuk 5 van de Wm te weigeren.

22. CONCLUSIE

22.1. Conclusie

Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het oprichten van een inrichting zijn er geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren. In deze beschikking zijn de voor deze activiteit relevante voorschriften opgenomen.

INHOUDELIJKE OVERWEGINGEN OVERIGE ASPECTEN

23. OVERWEGINGEN BOUWEN

23.1. Inleiding

De omgevingsvergunning moet worden geweigerd indien de activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a, van de Wabo niet voldoet aan de in artikel 2.10 van de Wabo gestelde toetsingsaspecten. Een toetsing aan deze aspecten heeft plaatsgevonden.

23.2. Toetsing

Uw aanvraag is getoetst aan artikel 2.10 van de Wabo. Verder voldoet uw bouwplan aan de redelijke eisen van welstand, aan de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening, de Woningwet, het Bouwbesluit en de Bouwverordening Assen. Gelet hierop kan de omgevingsvergunning op deze grond worden verleend.

23.3. Verplichting onderdeel bouwen

In de voorschriften staan de belangrijkste verplichtingen die u voor en tijdens de bouw heeft. De volledige tekst staat in hoofdstuk 4 van de Bouwverordening die u digitaal kunt vinden via www.assen.nl. Wij hebben nog een aantal gegevens en documenten van u nodig voor u met het werk kunt beginnen. Het gaat om:

- de units dienen op een verharding te worden geplaatst. Informatie over de verharding dient nog te worden aangeleverd ter beoordeling;
 - de kleuren van de units dienen nog te worden voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.
- U dient deze gegevens en documenten uiterlijk 3 weken voor u met het werk begint bij ons aan te leveren. Dit is in de voorschriften in onderhavige besluit vastgelegd.

23.4. Motivering buitenplanse afwijking bestemmingsplan

Uw aanvraag is getoetst aan artikel 2.10 en voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan aan artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Uw aanvraag is in strijd met het geldende bestemmingsplan "Stortplaats bouw- en sloopafval Ubbena". De gronden hebben de bestemming Bedrijfsdoeleinden, -vuilstortplaats. Het gevraagde gebruik past niet binnen deze bestemming.

Stedenbouwkundig en ruimtelijk zijn er echter geen bezwaren tegen het bouwen van de gevraagde bouwwerken en het gebruik van de gronden ten behoeve van het vliegen met gemotoriseerde modelvliegtuigen. Voor het object is een vvgb afgegeven door de gemeenteraad van Assen.

23.5. Conclusie

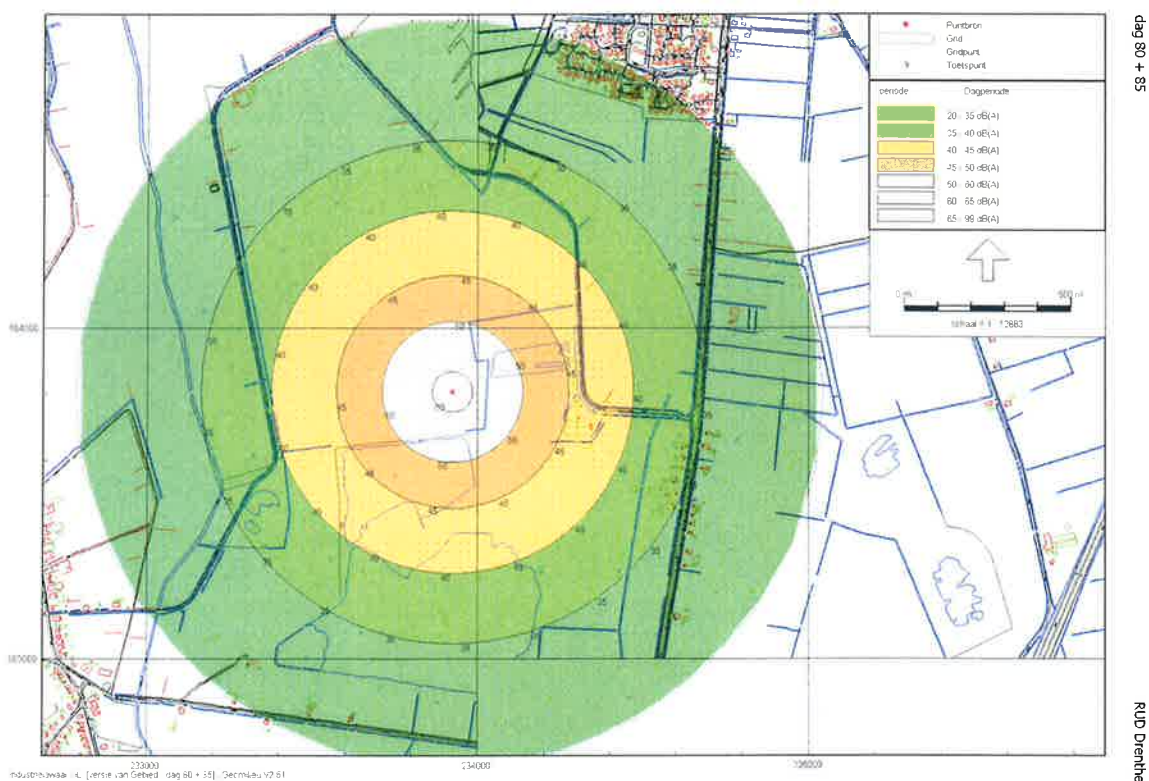
Vanuit het toetsingskader dat betrekking heeft op het (ver)bouwen van een bouwwerk zijn er ten aanzien van deze activiteit geen redenen om de omgevingsvergunning te weigeren. In deze beschikking zijn de voor deze activiteit relevante voorschriften opgenomen.

24. VERKLARING VAN GEEN BEDENKINGEN

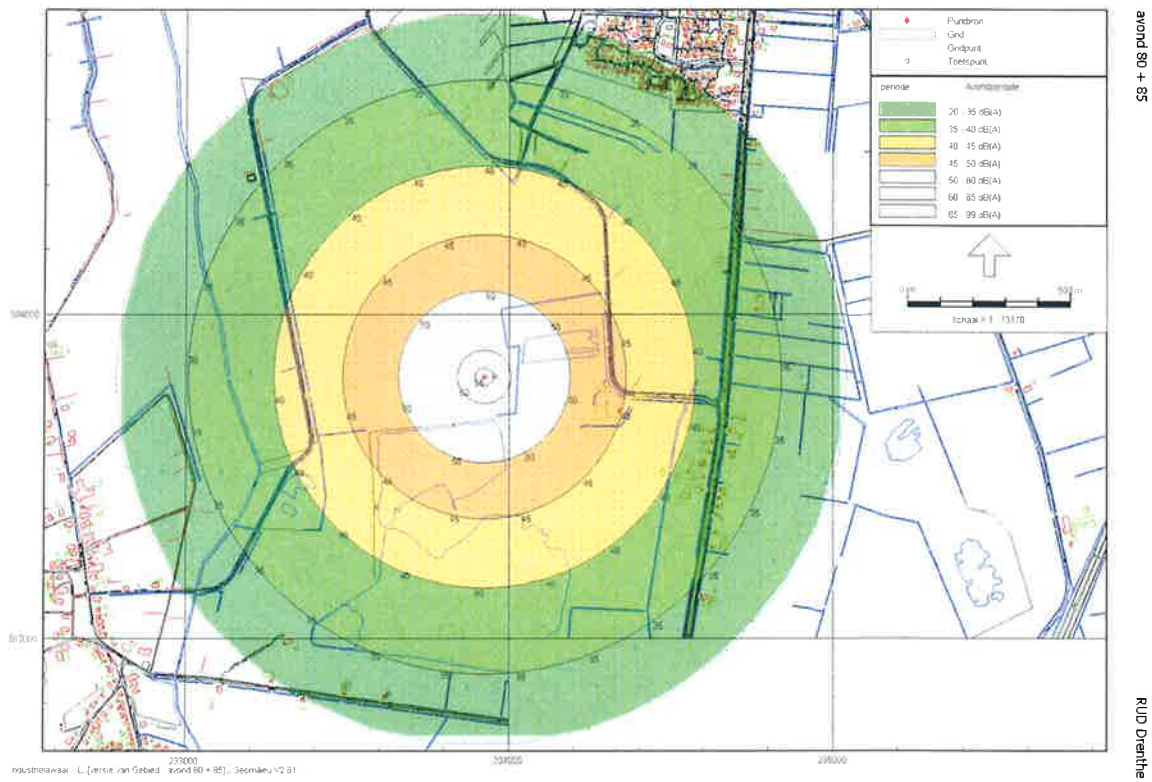
Zie aparte bijlagen (Raadsbesluit, ruimtelijke onderbouwing en onderliggende stukken).

Bijlage 1

Geluidcontouren dagperiode



Bijlage 2 Geluidcontouren avondperiode



Bijlage 3 Begrippen

**** VOOR ZOVER EEN DIN-, NEN-, NEN-EN-, OF NEN-ISO-NORM, ...:**

Voor zover in een voorschrift verwezen wordt naar een DIN-, DIN-ISO, NEN-, NEN-EN-, NEN-ISO-, NVN-norm, AI-blad, BRL, CPR, PGS of NPR, wordt de uitgave bedoeld die voor de datum waarop de vergunning is verleend het laatst is uitgegeven met tot die datum uitgegeven aanvullingen of correctiebladen. Indien er sprake is van reeds bestaande constructies, toestellen, werktuigen en installaties is - de norm, BRL, CPR, PGS, NPR of het AI-blad van toepassing die bij de aanleg of installatie van die constructies, toestellen, werktuigen en installaties is toegepast, tenzij in het voorschrift anders is bepaald.

Alle onderstaande verklaringen en definities zijn van toepassing op de in de voorschriften gebruikte benamingen en termen, aangevuld met, dan wel in afwijking van de in NEN 5880 (Afval en afvalverwijdering, Algemene termen en definities) en de NEN 5884 (Afval en afvalverwerking, termen en definities voor bouw- en sloopafval) gegeven verklaringen en definities.

BESTELADRESSEN:

publicaties zijn in ieder geval verkrijgbaar bij de onderstaande instanties:

- AI-bladen bij:

SDU Service, afdeling Verkoop

Postbus 20025

2500 EA DEN HAAG

telefoon (070) 378 98 80

telefax (070) 378 97 83

www.sdu.nl

- PGS-richtlijnen zijn digitaal verkrijgbaar via www.publicatiereeksgevaarlijkstoffen.nl

- DIN, DIN-ISO, NEN, NEN-EN, NEN-ISO, NVN-normen en NPR-richtlijnen bij:

Nederlands Normalisatie-instituut (NEN), Afdeling verkoop

Postbus 5059

2600 GB DELFT

telefoon (015) 269 03 91

telefax (015) 269 01 90

www.nen.nl

- BRL-richtlijnen bij:

KIWA Certificatie en Keuringen

Postbus 70

2280 AB RIJSWIJK

telefoon (070) 414 44 00

telefax (070) 414 44 20

- InfoMil is het informatiecentrum in Nederland over milieu wet- en regelgeving.

www.infomil.nl

AFVALSTOFFEN:

Het begrip afvalstoffen is gedefinieerd in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer: Alle stoffen, preparaten of voorwerpen, waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen.

BODEMBEDREIGENDE ACTIVITEIT:

Elke activiteit die een risico van verontreiniging van de bodem met zich meebrengt, als gevolg van de aard van die activiteit en als gevolg van de fysische en chemische eigenschappen van de stoffen waarmee de activiteit wordt uitgevoerd. Bij het vaststellen of een activiteit bodembedreigend is worden eventuele maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen om het risico van die activiteit uit te sluiten buiten beschouwing gelaten.

BODEMBESCHERMENDE MAATREGEL:

Op de gebezigde stoffen en gebruikte bodembeschermende voorziening toegesneden beheermaatregel gericht op reparatie, schoonmaak, onderhoud, actie bij incidenten, bedrijfsinterne controle, inspectie of toezicht, ter voorkoming van immissies in de bodem of herstel van de effecten van zulke immissies op de bodemkwaliteit, waarvan de uitvoering is gewaarborgd;

BODEMBESCHERMENDE VOORZIENING

Een vloeistofkerende voorziening, een vloeistofdichte vloer of verharding of een andere doelmatige fysieke voorziening, ter voorkoming van immissies in de bodem;

BRANDSTOF:

Vaste, vloeibare of gasvormige brandbare stof.

BRANDBARE VLOEISTOFFEN:

WMS-categorie: zeer licht ontvlambaar

Grenzen: Kookpunt ten hoogste 308 K (35°C) en vlampunt lager dan 273 K (0°C).

Klasse 0

CUR-RAPPORT 196:

Ontwerp en detaillering bodembeschermende voorzieningen.

CUR/PBV:

Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving / Plan Bodembeschermende Voorzieningen.

CUR/PBV-AANBEVELING 44:

Beoordelingscriteria van vloeistofdichte voorzieningen.

CUR/PBV-AANBEVELING 65:

Ontwerp en aanleg van bodembeschermende voorzieningen.

EMBALLAGE:

Verpakkingsmateriaal, zoals glazen en kunststof flessen, blikken en kunststof cans, metalen en kunststof vaten of fiberdrums, papieren en kunststof zakken, houten kisten, big-bags en intermediate bulkcontainers (IBC's).

GELUIDSNIVEAU IN DB(A):

Het niveau van het ter plaatse optredende geluid, uitgedrukt in dB(A), overeenkomstig de door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) ter zake opgestelde regels, zoals neergelegd in de IEC-publicatie no. 651, uitgave 1989.

GEVAARLIJKE AFVALSTOF:

Afvalstof die een of meer van de in bijlage III bij de kaderrichtlijn afvalstoffen genoemde gevaarlijke eigenschappen bezit.

GEVAARLIJKE STOFFEN:

Gevaarlijke stof als bedoeld in artikel 1, lid 1 onderdeel b, van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

GOEDEREN:

Producten als genoemd in bijlage 7 van de NeR. Bijlage 7 van de NeR geeft de klassenindeling van de meest voorkomende stortgoederen. Deze lijst moet overigens niet als limitatief worden gezien, doch kan aanvullingen of wijzigingen ondergaan.

HUISHOUDELIJK AFVAL:

Afvalstoffen afkomstig van particuliere huishoudens, behoudens voor zover het afgegeven of ingezamelde bestanddelen van die afvalstoffen betreft, die zijn aangewezen als gevaarlijk afval.

LANGTIJDGEMIDDELD BEOORDELINGSNIVEAU ($L_{Ar,LT}$):

Het A-gewogen gemiddelde van de afwisselende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid en zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, tonaal geluid of muziekgeluid, vastgesteld en beoordeeld overeenkomstig de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai', uitgave 1999.

MAXIMALE GELUIDNIVEAU (L_{Amax}):

Het hoogste A-gewogen geluidsniveau, afgelezen in de meterstand 'fast', verminderd met de meteorocorrectieterm C_m . De meterstand 'fast' komt overeen met een tijdconstante van 125 ms.

MODELVLIEGTUIG

Een luchtvaartuig van geringe afmeting, waarvan de totale startmassa niet meer dan 25 kilogram bedraagt.

NEN:

Een door de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) uitgegeven norm.

NEN-EN-ISO/IEC:

Een door het Comité Européen de Normalisation (CEN) geïmplementeerde norm van de International Organisation for Standardization (ISO) en/of de International Electrotechnical Commission (IEC) die door het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) is aanvaard als Nederlandse norm.

NEN-ISO:

Door de International Organisation for Standardization (ISO) uitgegeven norm die door het Nederlands Normalisatie-Instituut (NEN) is aanvaard als Nederlandse norm.

PGS 15:

Publicatiereeks gevaarlijke stoffen 15: Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen. Downloaden via www.publicatiereeksgevaarlijkestoffen.nl.

PREVENTIE:

Maatregelen die worden genomen voordat een stof, materiaal of product afvalstof is geworden, ter vermindering van:

- de hoeveelheden afvalstoffen, al dan niet via het hergebruik van producten of de verlenging van de levensduur van producten;
- de negatieve gevolgen van de geproduceerde afvalstoffen voor het milieu en de menselijke gezondheid, of
- het gehalte aan schadelijke stoffen in materialen en producten.

RISICO:

De mate van ongewenste gevolgen van een activiteit in relatie met de kans dat deze zich voordoen.

RVV 1990

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Bijlage 4 Overzicht aanvraag en bijbehorende stukken

Aanvraag omgevingsvergunning

Aanvraag ingediend op 4 december 2013 bij de gemeente Assen en op 17 februari 2014 overgedragen en in behandeling genomen door de provincie Drenthe:

- Olo aanvraagformulier, d.d. 4 december 2013, kenmerk 1076415, module verandering
- Ruimtelijke onderbouwing, voor het gedeeltelijk wijzigen van het gebruik van de voormalige stortplaats Meisner, Vriezerhoek 1 te Ubbena ten behoeve van de RCM-Assen
- Situatietekening, Architectenburo Van Ruth bv, d.d. 4 december 2013, kenmerk 1042
- Inschrijving en registratie Kamer van Koophandel, d.d. 13 maart 2013
- Tijdelijke gebruiksovereenkomst SITA en RCMA, ondertekend op 21 en 26 maart 2013
- Akoestisch Rapport ten behoeve van de vergunningaanvraag voor het modelvliegterrein van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (RCMA), d.d. 15 juni 2013, versie 1.0
- Toetsing Flora- en Faunawet voor vestiging van een modelvliegclub nabij vuilstortplaats Ubbena (concept), Buro Bakker (2012), kenmerk buro bakker 2013/P12151
- Olo aanvraagformulier, d.d. 17 december 2013, kenmerk 1112411, module Bouwen
- Omschrijving opstellen en illustrerende foto's
- Schets maatvoering en illustrerende foto's Cabin's en dixi
- Schets maatvoering en illustrerende foto opslagcontainer

Aanvulling op de aanvraag 19 mei 2014

- Nieuwe situatie gegevens onderdeel Bouwen, Architectenburo Van Ruth bv, d.d. 19 mei 2014, kenmerk 1042

Aanvulling op de aanvraag 28 augustus 2014

- Begeleidend schrijven, Architectenburo Van Ruth bv, d.d. 25 augustus 2014
- Olo aanvraagformulier, 25 augustus 2014, kenmerk 1430031, module Oprichting en gebruik gesloten stortplaats

Aanvulling op de aanvraag 7 oktober 2014

- Toetsing Flora- en faunawet voor vestiging van een modelvliegclub op vuilstortplaats Ubbena, Buro Bakker (2014), kenmerk buro bakker 2014/P14216

Aanvulling op de aanvraag 17 juni 2015

- Toetsing Flora- en faunawet voor vestiging van een modelvliegclub op vuilstortplaats Ubbena, Buro Bakker (2015), kenmerk buro bakker 2015/P15118

Bijlage 5 Samenvatting van de zienswijzen

Tijdens de ter inzage periode van 11 december 2014 tot en met 21 januari 2015 zijn zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn afkomstig van:

- A. van Guldener en M. Spierings, Asserstraat 108a, 9492 TB Ubbena, ingekomen op 21 januari 2015
- Roger Parkins (voorzitter) en Dientje Bodestaff (secretaris) namens de Belangenvereniging Schoolkring Zeijen, p.a. Asserstraat 130a, 9492 TB Ubbena, ingekomen op 16 januari 2015
- Bert Bonder namens het bestuur van de Boermarkte Zeijen, p.a. Asserstraat 128, 9492 TB Ubbena, ingekomen 19 januari 2015
- P. Harms, Asserstraat 44, 9481 BP Vries, ingekomen 20 januari 2015
- W. Hoenderken, Asserstraat 113, 9492 TA Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- J. Popken (directeur) namens Trip-Popken b.v., Wiltonstraat 6, 9403 AV Assen, ingekomen 19 januari 2015
- D. Schothorst, Asserstraat 107, 9492 TA Ubbena, ingekomen 19 januari 2015
- Mariëlle Edzes, secretaris Stichting "Werkgroep De Vriezer Holten", Etstoel 22, 9481 GP Vries, ingekomen 19 januari 2015
- ir. K. Mulder (voorzitter) IVN afdeling Vries, Esakkers 2, 9481 CG Vries, ingekomen 19 januari 2015, aangevuld op 29 januari 2015
- dr. ir. G. Koning, Drosten 56, 9481 GE Vries, ingekomen 19 januari 2015
- H.G. Betting, Asserstraat 121, 9492 TA Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- J. Noord, Asserstraat 115a, 9492 TA Ubbena, ingekomen 19 januari 2015
- R.H. Schoemaker, Asserstraat 115a, 9492 TA Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- H. Uildriks, Asserstraat 112, 9492 TB Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- M.A. Sijbesma, Asserstraat 106, 9492 TB Ubbena, ingekomen 23 januari 2015
- H.T. Boer, Asserstraat 110, 9492 TB Ubbena, ingekomen 16 januari 2015
- S.M. van der Mast, Asserstraat 123, 9492 TA Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- mevrouw A. Noord-Sollie, Asserstraat 115, 9492 TA Ubbena, ingekomen 20 januari 2015
- J.W.D. van Vilsteren, Lottinge 82, 9481 GZ Vries, ingekomen 30 november 2014 (e-mail)

De zienswijzen zijn als volgt samengevat.

Communicatie

- 1) Er heeft een volstrekt onvoldoende communicatie en overleg met de omwonenden plaatsgevonden. Dit zowel vanuit de gemeente, de provincie als RCM-Assen.
- 2) De inwoners van de gemeente Tynaarlo, met name van Vries en Zeijen en andere belanghebbenden zijn niet actief betrokken bij de voorbereiding van het besluit. Inspraakmogelijkheden zijn niet geweest. De voorlichting over de plannen heeft uitsluitend in de gemeente Assen plaatsgevonden. Hierdoor hebben omwonenden hun belangen niet kunnen verdedigen.
- 3) De provincie heeft wellicht een dubbel belang door een deel van de beheertaak aan een derde over te dragen en een probleem bij Smilde op te lossen.
- 4) De rol en onafhankelijkheid van de RUD Drenthe is niet duidelijk, temeer omdat een behandelend ambtenaar daarvoor nog bij de gemeente Assen aan hetzelfde dossier werkte.
- 5) Tijdens de informatieavond was de informatie beperkt. Tijdens de demonstratieavond van de vliegclub werd er maar met 1 klein vliegtuigje gevlogen waardoor dit niet representatief was voor de toekomstige situatie m.b.t. de emissie van geluid.
- 6) In de publicatie op de website van de provincie Drenthe staat twee keer "Ruimtelijke onderbouwing". Allebei zijn ongedateerd en slechts 1 is voorzien van bijlagen.
- 7) In de gepubliceerde stukken staan verscheidene inconsistenties, onder meer waar het betreft de locatie van de vliegcirkel, de tijdstippen waarop gevlogen mag worden en het aantal vliegtuigjes dat gelijktijdig in de lucht mag zijn.
- 8) Aan de verplichting tot inspraakmogelijkheid is niet voldaan.

Toezeggingen

- 9) Door de heer Munniksma van Gedeputeerde Staten en door SITA is toegezegd dat dit gebied na sluiting van de vuilstort als natuurgebied zal worden ingericht en er geen andere activiteiten zullen plaatsvinden. Als de overheid betrouwbaar wil overkomen, dient zij zich aan gedane beloftes te houden.
- 10) In het kader van de ontgrondingsvergunning voor de zandwinplas en de gemeentelijke herindelings is aangegeven dat deze zandwinplas in te toekomst afgewerkt zal worden als natuurterrein.
- 11) SITA duidde de Stortplaats Meisner in Ubbena in 2009 aan als een natuurgebied. SITA heeft hiervoor een poging gedaan de stort onderdeel van Natura-2000 te maken. Daarvoor is voor de stortplaats een Landschaps- en beplantingsplan opgesteld.
Het landschapsplan en beplantingsplan zijn opgevraagd bij de provincie maar zijn niet in het provinciaal archief terug gevonden.

Procedurele aspecten

- 12) De gemeenteraad heeft een vvgb afgegeven op basis van onvolledige informatie omdat de aanvraag op 25 augustus 2014 en oktober 2014 is gewijzigd. Deze stukken maken geen deel uit van de stukken die aan de raad zijn voorgelegd en waarop zij haar besluit heeft gebaseerd.
- 13) De Quick Scan Flora- en Faunawet is drastisch gewijzigd nadat de gemeenteraad een besluit op de vvgb heeft afgegeven. Het gewijzigde rapport is daardoor niet bij de besluitvorming betrokken.
- 14) De aanvraag is voorgelegd aan Burgemeester en Wethouders van Tynaarlo. Zij hebben advies gegeven en met dat advies is niets gedaan.
- 15) Burgemeester en Wethouders van Tynaarlo hebben geadviseerd om de inwoners van Vries en Zeijen actief te betrekken bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit. Dat is niet gedaan.
- 16) De gemeenteraad van Assen heeft op 20 december 2012 besloten om het bestemmingsplan Stortplaats Ubbena te actualiseren via een beheersverordening. Zonder dat besluit te herroepen wordt nu de Wabo-procedure gevolgd. Dit is procedureel onjuist.
- 17) Er is tot op heden nog geen behoorlijke wettelijke bestuurs- en besluitvormingsprocedure gevolgd.
- 18) Er bestaat discrepantie tussen de vergunning en de rapporten en plannen daaraan voorafgaand, aangaande gebouwen, gebruiksruidten, verwachte bezoekersaantallen, vliegreuen, vliegperiodes, enz. Daardoor heeft de gemeenteraad geen goed besluit kunnen nemen.
- 19) Er zijn t.a.v. bezwaren en bedenkingen niet of nauwelijks voorwaarden gesteld door de gemeente.
- 20) De verplichte activiteitenvergunning ontbreekt. Dit is een grove nalatigheid.
- 21) Aan de door de centrale overheid verplicht gestelde omgevingsvergunning milieu is niet voldaan.
- 22) Bij de belangenafweging worden de belangen van een hobbyclub waarvan de leden overwegend niet uit de gemeente Assen komen, belangrijker gevonden dan de belangen van omwonenden en gebruikers van het gebied zoals de visclub, wandelaars, fietsers, ruiters en mannen.
- 23) In het raadsvoorstel van de gemeente Assen doet men voorkomen alsof er tegemoet is gekomen aan de wensen van omwonenden. Dat is niet het geval.
- 24) Met uitzondering van de bestaande woning dienen na sluiting van de stortplaats alle voorzieningen en installaties te worden verwijderd. Aan deze voorwaarde is tot op heden niet voldaan. Ook vinden er nog activiteiten plaats als vermeld in de originele vergunningen. De stortplaats is dus nog niet gesloten. Zolang niet aan alle voorwaarden voor sluiting van "De stortplaats Meisner te Ubbena" is voldaan kan en mag de provincie Drenthe zich geen bevoegd gezag noemen in deze procedure.
- 25) In de ruimtelijke onderbouwing van de gemeente Assen staan veel niet onderbouwde uitspraken en onjuistheden. Daarmee voldoet de ruimtelijke onderbouwing niet aan de eisen van de Wabo.

Inconsistente gegevens

- 26) De vliegkruis is niet eenduidig vastgelegd omdat de begrenzing en middelpunt in verschillende documenten (akoestisch onderzoek, Flora- en faunaonderzoek en Convenant met luchtverkeersleiding Nederland) op een andere plaats en andere grootte is vastgelegd.
Verzocht wordt om de begrenzing en oppervlakte van het vlieggebied alsnog eenduidig vast te leggen.
- 27) In de documenten Flora- en faunatoets en de aanvulling van de vliegclub opgesteld door Architectenburo Van Ruth BV) die deel uitmaken van de vergunning zijn verschillende vliegtijden voor de zaterdag aangegeven. De vliegtijden dienen expliciet in de vergunning te worden opgenomen.
- 28) De gegevens in de diverse rapporten komen niet met elkaar overeen. Dit betreft:
 - a. het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig mag vliegen;
 - b. de vlieghoogte is niet eenduidig;
 - c. de vliegperiode en vliegtijden zijn niet eenduidig;
 - d. de afstanden tot aan de woningen aan de Asserstraat zijn niet eenduidig en onjuist.

Toekomstige ontwikkeling

- 29) Een werkgroep van de Belangenvereniging Schoolkring Zeijen is vanaf maart 2013 bezig met onderzoek naar de mogelijkheid van het realiseren van een zonneweide op het terrein van de stortplaats. In december 2014 is hiertoe een conceptrapportage van een haalbaarheidsstudie opgesteld. Tussen de gemeente Assen en de werkgroep vindt overleg plaats over verdere stappen.
Bij de verlening van de ontwerpvergunning is geen rekening gehouden met de plannen voor het zonneweideproject en het daarmee gemoeide ruimtebeslag.
Dit klemmt omdat:
 - a. de ligging van de vliegkruis onduidelijk is doordat deze in verschillende documenten steeds anders lijkt te zijn ingetekend en
 - b. vanwege de schaduwwerking van over de zonneweide vliegende modelvliegtuigen.

Waardevermindering woning en derving woongenot

- 30) Door de komst van de vliegclub zal de waarde van de woning en het woongenot dalen. Hiervoor zal een verzoek om planschade worden ingediend.
- 31) Als in de praktijk blijkt dat deze vliegactiviteiten leiden tot waardevermindering van de woning moet daar vooraf een compensatieregeling voor worden afgesloten waar mogelijke gedupeerden schadeloos door kunnen worden gesteld. Voorgesteld wordt dat de vliegclubleden jaarlijks € 1.000,- in een fonds overmaken. Dit fonds wordt beheerd door een commissie bestaande uit omwonenden.

Inkomstenderving

- 32) Wanneer het wild wordt verjaagd door de activiteiten van de vliegclub zal de jachtcombinatie niet meer geïnteresseerd zijn in het huren van de gronden. De Boermarke derft dan inkomsten.

Privacy

- 33) Omdat het tegenwoordig een kleine moeite is om iets te voorzien van een camera is het niet uit te sluiten dat de privacy wordt geschonden door het vliegen met vliegtuigjes of drones. Daarom moet rondom bebouwing een vliegvrije zone worden aangehouden van 1 km.

Uitzicht woningen Asserstraat

- 34) Het vlieggebied ligt in het uitzicht van de woningen aan de Asserstraat. Visueel wordt het woongenot in Ubbena verpest.

Ontsluiting zandwinning

- 35) De enige ontsluiting van de zandafgraving is onderdeel van het perceel waar de gebruikersovereenkomst met RCM-Assen over is afgesloten. Medewerkers en klanten moeten dan over het terrein van de vliegclub naar de zandafgraving. Bij een ongeval veroorzaakt door een neerstortend vliegtuig (en rondlopende personen die dit vliegtuig komen ophalen) zal wellicht Trip-Popken B.V. aansprakelijk gesteld worden.

Gebruikersovereenkomst

- 36) Er is slechts een gebruikersovereenkomst voor perceel AB117 met SITA. Het is onmogelijk de geplande activiteiten hier op en boven te realiseren. Voor de overige percelen die nodig zijn voor de activiteiten ontbreekt toestemming van de eigenaar en dus kan de omgevingsvergunning niet worden verleend.
- 37) Voor het realiseren van een clubhuis, het plaatsen van een machineberging en mobiele toiletunits is geen gebruikersovereenkomst afgesloten met de landeigenaar.
- 38) Op grond van de gebruiksovereenkomst tussen SITA en RCM-Assen zijn gastvliegers niet toegestaan. In de vergunning is dit niet geregeld. Er wordt nergens iets vermeld over de soort leden en het aantal leden.
Daarmee wordt geen grens gesteld aan drukte, lawaai-belasting en vliegtijdsduur.

Activiteit Bouwen

- 39) Aangezien de gebruikersovereenkomst met SITA is gesloten voor een periode van 10 jaar kan dit niet als een tijdelijke voorziening worden aangemerkt.
- 40) Voor het bouwwerk is geen goedkeuring door de welstandscommissie verleend. Het welstandsadvies ontbreekt in de omgevingsvergunning.
- 41) Aangevraagd is een verblijfsruimte voor 10 personen. Uit de tekeningen blijkt dat het de bedoeling is een verblijfsruimte voor 22 personen te realiseren.
- 42) 1 unit voor 10 personen biedt voldoende ruimte en is minder belastend voor de groene omgeving.

Ruimtelijke onderbouwing

- 43) De afweging planologische haalbaarheid zoals genoemd op blz. 13 van de ruimtelijke onderbouwing is onvoldoende.
- 44) Als de stortplaats voor een andere functie kan worden gebruikt dan lijkt een studie naar een nieuwe functie gewenst. De stortplaats ligt dicht bij een natuurgebied en kan eenvoudig tot natuurgebied worden omgevormd. De mogelijkheid om van de stortplaats een natuurgebied te maken, zoals in het verleden is besproken en bestudeerd heeft geen enkele aandacht gekregen. Verzocht wordt om de haalbaarheid van een alternatieve invulling van het gebruik van de stortplaats bij de besluitvorming te betrekken en daarbij de omwonenden van Vries en Zeijen te betrekken.
- 45) Het op provinciaal niveau clusteren van activiteiten met overlast is (Provinciaal Omgevingsplan II) door de gemeente gepasseerd.
Er is geen enkel economisch of ander algemeen maatschappelijk belang of nut om nog een vlieglocatie toe te staan.
- 46) Er zijn betere alternatieven denkbaar zoals de aansluiting bij de Roder vliegclub, een locatie op het defensie-terrein, het verkeerspark, een terugkeer naar het TT-circuit of een combinatie met het motorcrossterrein Weidestukken aan Langbos 17 in Westerbork.
- 47) Het imago van Drenthe (landelijke natuur en rust in harmonie met moderne cultuur en bedrijvigheid) wordt onnodig aangetast door toewijzing van nog een locatie voor modelvliegen door de gemeente Assen.
- 48) Een voor de clubleden centraal gelegen vlieglocatie en lagere reiskosten zijn armzalige en zwakke argumenten voor de aanvraag van de vliegclub en de toewijzing van de vlieglocatie door de gemeente Assen.

- 49) Er kan gekeken worden naar een locatie buiten de gemeente Assen omdat 80% van de leden buiten de gemeente Assen woont.
- 50) Geen van de clubleden is zelf in de omgeving van Ubbena woonachtig waardoor zij zelf niet zijn onderworpen aan de nadelen als gevolg van hun activiteiten.
- 51) De financiële uitvoerbaarheid van het plan, inclusief onderhoud, door de vliegclub is twijfelachtig.
- 52) Er staan te veel niet onderbouwde uitspraken en onjuistheden in de Ruimtelijke onderbouwing. Daarmee wordt niet voldaan aan de eisen van de Wabo en een goede ruimtelijke onderbouwing. De onjuistheden hebben o.a. betrekking op:
 - a. het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig mag vliegen
 - b. de vliegcirkel is niet eenduidig
 - c. de vlieghoogte is niet eenduidig
 - d. de vliegperiode en vliegtijden zijn niet eenduidig
 - e. de afstanden tot aan de woningen aan de Asserstraat zijn onjuist waardoor een te lage geluidbelasting is berekend
- 53) De belangenafweging is onjuist. Het belang van de vliegclub staat in geen verhouding met de nadelen, schade, risico's, gevolgen en inbreuk op het publieke provinciale belang, het lokale belang en op de schaarse natuurlijke openbare ruimte van het buitengebied in Ubbena.
- 54) De vliegcirkel gaat deels over een landbouwperceel dat in eigendom is van Het Drentse Landschap. Dit perceel wordt thans gebruikt voor de teelt van gewassen. De gebruiksmogelijkheden van deze agrarische percelen wordt onevenredig aangetast door de activiteiten van RCM-Assen.
- 55) De begintijd en vertrektijd (openingstijden) dienen expliciet in de vergunning te worden opgenomen om te voorkomen dat het vliegveld een verblijfslocatie wordt.
- 56) Het betreft vooralsnog een kleinere vliegclub, waarvoor uitbreiding en intensivering van alle visuele en geluidsoverlast en hinder na vestiging, geen beperkingen bestaan. Er zijn teveel open vestigingsvariabelen, die achteraf onbelemmerd kunnen escaleren en intensiveren.
- 57) Modelvliegen en het starten en landen binnen de vliegcirkel is in de getoonde positie en omvang van de vliegcirkel niet realiseerbaar.
- 58) De omvang van de vliegcirkel met een diameter van 400 m is veel te klein voor de vliegactiviteiten. Deze moet minimaal 700 m bedragen. Dit betekent dat het akoestisch onderzoek onjuist is en de Quick Scan Flora en Faunaonderzoek niet is uitgevoerd op het gebied dat wordt beïnvloed door de geplande activiteit.
- 59) In de Regeling modelvliegen is in artikel 2 bepaald dat de bestuurder tijdens de gehele vlucht goed zicht op het modelvliegtuig moet houden.
De vliegcirkel is zodanig gepositioneerd dat de bestuurder tegen de ondergaande zon in moet kijken waardoor hij wordt verblind en dus geen zicht meer heeft op het modelvliegtuig. Dit is een overtreding van artikel 2.
- 60) Door de vormgeving, de periferie en de zoom van bomen is de locatie niet geschikt voor modelvliegen.
- 61) Door het kwetsbare karakter van de bovenafwerking van de stortplaats is deze locatie niet geschikt voor modelvliegen.
- 62) De kern van de stortplaats is instabiel en dientengevolge is de belastbaarheid van de bovenafwerking onbekend. De zetting van de storkern heeft een destabiliserende werking op de hellingen. De locatie is niet geschikt voor activiteiten met veel verkeer zoals die zal ontstaan bij de vestiging van een modelvliegclub met 70 leden.
- 63) Gezien de grote aantrekkingskracht van het stortterrein en haar directe omgeving op de fauna, met name vogels, en de conflicterende verhouding tussen vogels en vliegtuigen maken de locatie totaal ongeschikt voor modelvliegen.
- 64) Een modelvlieg locatie is een slechte combinatie met de natuur. Natuur is echter ruimschoots voor handen op de Stortplaats Meisner te Ubbena.

- 65) In de vergunning zijn totaal geen verblijfstijden opgenomen. Het ontbreken van verblijfstijden in de vergunning zal betekenen dat de RCM-Assen permanent op de locatie aanwezig mag zijn, bijvoorbeeld in de vorm van modelvlieg zomerkamp of modelvlieg camping.
- 66) Door het ontbreken van verblijfstijden en consistente vliegtijden mag de vergunning niet op deze wijze worden verleend.
- 67) De overlast die de hobbyclub RCM-Assen met zich brengt doet afbreuk aan het woongenot en hobbyplezier van de bewoners.

Convenant Luchtverkeersleiding Groningen Airport Eelde (GAE)

- 68) Het vlieggebied van RCM-Assen ligt binnen de control zone van GAE. Voor de veiligheid van de luchtvaart is het van belang dat er afspraken worden gemaakt over de vlieghoogte. Het convenant hierover loopt in februari 2015 af.
De locatie kan daarom niet eerder in gebruik worden genomen dat dat daarover een nieuw convenant is afgesloten.

Luchtkwaliteit

- 69) De luchtkwaliteit wordt wel degelijk beïnvloed door de uitlaatgassen van de modelvliegtuigen. Zij vliegen o.a. op methanol dat giftig is.

Gevaar

- 70) De combinatie van overvliegende vliegtuigen en parkeren op de Vriezerhoek zal leiden tot gevaarlijke situaties doordat de paarden schrikken.
- 71) De volksgezondheid wordt in gevaar gebracht. Het gebruik van zeer gevaarlijke brandstoffen, zonder dampafzuiging, zal tot ongelukken en milieuschade leiden.
- 72) Het voor handen hebben, ongecontroleerd overgieten van voorraadhouders in brandstoftanks en het weglekken in het milieu bij een crash van Methanol en benzine zonder enige vorm van voorzieningen, in combinatie met de aanwezigheid van kinderen, is onacceptabel.
- 73) Ten aanzien van het tanken en m.b.t. een crash zijn geen voorzieningen voorgeschreven ter bescherming van de bodemkwaliteit. Dit vormt een onacceptabel risico voor het milieu.
- 74) Het ontbreken van specifieke gekeurde blusmiddelen, getrainde personen voor brandbestrijding en hulpverlening alsmede voorschriften in relatie tot het omgaan met gevaarlijke brandstoffen, vormt een onacceptabel risico voor de leden en genodigden van RCM-Assen als wel het onwetende publiek.
- 75) Iemand kan de controle over een vliegtuig verliezen en de vliegtuigen hebben genoeg brandstof bij zich om de woonhuizen, weilanden met vee, de zandwinning en de Asserstraat te bereiken en daar neer te storten. Vliegtuigen kunnen daardoor letsel veroorzaken bij mensen die in de omgeving van het vliegveld aanwezig zijn.
- 76) Vliegtuigen kunnen paniek veroorzaken bij huisdieren, weidepaarden, vee en bij bereden paarden.
- 77) Bewoners van Ubbena laten de hond uit, gaan een stukje lopen of fietsen, gaan te paard of met paard en wagen recreatief rijden, vakantiegangers fietsen door Drenthe en het verkeersaanbod op mooie zomerdagen is aanzienlijk. Daarnaast werken er mensen en komen bezoekers op naastgelegen zandwinning. Deze mensen lopen gevaar als gevolg van neerstortende modelvliegtuigen.
- 78) Op de zandwinning geldt een toegangsverbod voor onbevoegden. Trip-Popken zit niet te wachten op rondlopende personen die neergestorte vliegtuigen zoeken op hun terrein, o.a. vanwege mogelijke aansprakelijkheidstelling voor (letsel)schade.

Het ontwerpbesluit

- 79) In de voorwaarden bij hoofdstuk 2 staat niets over de tijdstippen waarvoor de vergunning wordt afgegeven inzake het vliegen als zowel de aanwezigheid op de locatie. Tevens zijn er geen duidelijke bepalingen opgenomen over het gebruik door anderen dan de leden van de RMC-Assen.

Naleefgedrag, toezicht en handhaving

- 80) Er zijn helemaal geen garanties dat afspraken, voorzorgsmaatregelen en normen worden nagekomen, nageleefd en gehandhaafd, noch m.b.t. de omgeving; de provinciale weg Asserstraat, of B-wegen.
- 81) De vliegclub heeft een slechte reputatie m.b.t. het nakomen van afspraken en voorwaarden op eerdere locaties. Door ervaringen en eigen onderzoek is het vertrouwen in de modelvliegclub ver te zoeken.
- 82) In het ontwerpbesluit ontbreekt een paragraaf over handhaving. Tevens ontbreekt de procedure voor het melden van overlast door omwonenden en hoe met de klachten van omwonenden wordt omgegaan.
- 83) Het instellen van een meldpunt en een klachtencommissie, in analogie met GAE Eelde, is gewenst.
- 84) Het is onduidelijk wie voor de toezicht en handhaving verantwoordelijk is.
- 85) Hoe kan er straks gecontroleerd worden nu de in de rapporten verschillende vliegcirkels, verschillende vlieghoogten en verschillende aantallen vliegtuigen dat gelijktijdig in de lucht mogen zijn?

Geluid

- 86) In het akoestisch onderzoek is een foutieve afstand tot de woningen aan de Asserstraat gehanteerd waardoor het geluidsniveau te laag is berekend. Daarnaast worden in het ontwerpbesluit, het akoestisch onderzoek en Ruimtelijke onderbouwing verschillende afstanden gehanteerd.
- 87) De maximaal toelaatbare waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en maximale geluidniveau zijn niet meegenomen, beoordeeld en vastgelegd voor de Woonwijk Vries terwijl deze woonwijk dicht bij de vliegcirkel ligt dan de Zeijerstroeten 20 die wel vermeld wordt.
- 88) De geluidniveaus voor het natuurgebied De Holten (stil landelijk gebied met extensieve recreatie) en het Holtveen zijn niet berekend en niet meegenomen in de beoordeling.
- 89) Uit eigen berekening blijkt dat het geluidniveau in het natuurgebied De Holten in de avondperiode 5 dB(A) hoger is dan het referentieniveau voor een landelijk gebied voor extensieve recreatie.
- 90) Verzocht wordt om nieuwe berekeningen met de juiste afstand tot de woningen uit te voeren en waarbij ook de Woonwijk De Fledders Vries en natuurgebied De Holten wordt meegenomen.
- 91) In het ontwerpbesluit wordt het aantal vliegtuigen dat gelijktijdig in de lucht mag zijn beperkt tot 4. In het flora- en faunaonderzoek wordt uitgegaan van 3 vliegtuigen. Verlangd wordt dat in de vergunning wordt opgenomen dat er maximaal 3 vliegtuigen gelijktijdig in de lucht mogen zijn.
- 92) In de vergunning ontbreekt de bijdrage van de modelvliegtuigen die op de grond proefdraaien. Deze motoren dragen ook bij aan de geluidproductie.
- 93) De geluidbelasting dient getoetst te worden aan het referentieniveau voor een landelijke omgeving.
- 94) Het akoestisch onderzoek is opgesteld door de belangenvereniging voor modelvliegers. Het akoestisch onderzoek is niet opgesteld door een onafhankelijke partij.
- 95) In de ruimtelijke onderbouwing op blz. 16 wordt gemeld dat de belangenvereniging voor modelvliegers door de overheid erkend en bevoegd zijn om onderzoeken uit te voeren. Verlangd wordt dat deze bevoegdheid gedocumenteerd beschikbaar wordt gesteld.
- 96) De handleiding stelt in paragraaf 2.3 eisen aan het kennisniveau voor het toepassen van methode II. Er is in het Akoestisch rapport nergens aangetoond dat de auteur hieraan voldoet.
- 97) In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met de wind. Indien de wind in de richting van de woningen waait is de geluidbelasting bij deze woningen hoger.
- 98) Het akoestisch onderzoek is gedateerd 15 juni 2013 en ondertekend op 3 oktober 2012. Dit duidt er op dat de eerste versie van het rapport is gewijzigd. Voor de definitieve beoordeling van het Akoestisch rapport is het nodig om te weten welke wijzigingen op verzoek van de RCM-Assen zijn aangebracht.
- 99) Het toegepaste standaard emissiespectrum voor verbrandingsmotoren is onvoldoende onderbouwd. De resultaten van de berekeningen die daarmee zijn gemaakt zijn daardoor onbetrouwbaar.

- 100) De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geldt voor industriële activiteiten en niet voor hobbymatige activiteiten met modelvliegtuigen.
- 101) De Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai geeft een aantal methoden om geluidsniveaus te meten en te berekenen. De KNVvL heeft gekozen voor Module C. De bronsterkte LWR wordt vastgesteld met Methode 11.2. die geconcentreerde bronmethode heet. "Het doel van de methode is het vaststellen van de immissie relevante bronsterkte in een bepaalde richting vanuit een geluidsbron of een stelsel van geluidsbronnen tijdens een goed gedefinieerde bedrijfssituatie." Bij vleugelmodelvliegtuigen is de bedrijfssituatie niet goed gedefinieerd omdat ze rondvliegen en ook steeds van hoogte kunnen wisselen. Het lijkt erop dat de KNVvL om dit te ondervangen de geluidsbron opsplijt in 17 deelbronnen en voor die deelbronnen de bronsterkte bepaalt. In feite wordt hiermee de geluidsbron "uitgesmeerd" over de hele vliegcirkel. De LWR per deelbron is wel 12 dB(a) lager dan de waarde van de enkele bronsterkte volgens de halve bolmethode in het centrum van de vliegcirkel.
- 102) Bij een lager aantal deelbronnen is de bronsterkte per deelgebied groter dan bij 17 deelbronnen. Het lijkt er op dat bij de keuze van 17 deelbronnen de KNVvL de bronsterkte per deelgebied gunstiger maakt en dus de immissie op de woningen lager uitkomt. Blijft wel de vraag te beantwoorden waarom 17 deelbronnen en niet een geringer aantal?
- Als voorbeeld wordt naar voren gebracht het verdelen van de vliegcirkel in negen segmenten. De verdeling is dan gelijk aan die van de KNVvL zoals vermeld in het Akoestisch Rapport op blz. 22. De kern van de vliegcirkel heeft dan 1 segment en de binnenste en buitenste ring elk 4 segmenten. Dit sluit zeer goed aan bij de calibratie van de vliegtuigmotoren die ook in 4 standen wordt gemeten zoals vermeld op blz. 5 van het Akoestisch Rapport. Wanneer voor deze situatie de LWR per deelbron wordt uitgerekend dan is die voor iedere octaafband 2 dB hoger. Bij verdeling van de vliegcirkel in 9 segmenten is de bronsterkte per deelbron 2 dB(A) hoger en zullen de waarden voor het langtijdgemiddelde ook 2 dB(A) hoger uitkomen. Dit betekent dat het langtijdgemiddelde voor de avondperiode voor alle locaties boven de maximale waarde uitkomt. Dus kan er in de avondperiode niet gevlogen worden.
- 103) Een tweede methode om de bedrijfssituatie beter te definiëren is om de bron niet uit te smeren over de vliegcirkel zoals de KNVvL doet, maar deze te concentreren in het centrum van de vliegcirkel. Dit sluit ook beter aan bij de gebruikte methode 11.2 die geconcentreerde bronmethode heet. Dan wordt de bronsterkte LWR die berekend is met de halve bolmethode gepositioneerd in het centrum van de vliegcirkel. Met methode 11.2 kan dan de $L_{Aeq,LT}$ voor een vliegtuig berekend worden. Beide methoden lijken geschikt om de bedrijfssituatie beter te definiëren.
- De vraag dient daarom beantwoord te worden hoe deze methode van opsplitsing in deelbronnen (17 of 9 segmenten) zich verhoudt tot de methode om het vliegtuig als een puntbron in het centrum van de vliegcirkel te beschouwen. (In welke mate worden de berekende resultaten beïnvloed door het model dat voor de bron gekozen wordt?)
- 104) Het is van zeer groot belang om vast te stellen in hoeverre de berekende waarden van de geluidsniveaus verschillen van de werkelijke waarden. De werkelijke immissie op de woningen moet eerst worden gemeten (met 3 grote vliegtuigen en verschillende windrichtingen) voordat geconcludeerd kan worden of wordt voldaan aan de gestelde geluidgrenzen.
- 105) In de berekening van de KNVvL is uitgegaan van een hoogte van 50 m, terwijl in het ontwerpbesluit wordt gesproken over een vlieghoogte tot 150 m. Dit is van invloed op de geluidsoverdracht.
- 106) Het hoogfrequent geluid geeft, ook als aan de geluidnorm wordt voldaan, overlast en irritatie voor bewoners en onrust voor huisdieren en vee. Dit gewent niet. In de avond zijn er minder achtergrondgeluiden, waardoor het dan stiller is. Hierdoor is, zeker in het voorjaar en de zomer, de ervaren hinder ernstiger.
- 107) De grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en maximale geluidniveau zijn in het ontwerp besluit anders vastgesteld dan die in het Akoestisch Rapport zijn gebruikt.

- 108) Naast het vliegen met modelvliegtuigen vinden nog de volgende activiteiten plaats die niet zijn meegenomen of beoordeeld in het akoestisch onderzoek:
- Het machinaal maaien van het gras
 - Transportbewegingen van en naar het terrein van de vliegclub
 - Verkeer aantrekkende werking (indirecte hinder)
- Het akoestisch onderzoek is daarom onvolledig en dus niet aanvaardbaar.
- 109) De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geldt voor industriële activiteiten en niet voor hobbymatige activiteiten met modelvliegtuigen.
- 110) In het geluidsonderzoek is geen aandacht gegeven aan de bedrijfswoning die op het SITA-terrein blijft staan. Berekening van het geluidsniveau op deze woning en toetsing aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is noodzakelijk.
- 111) De medewerkers van het zandwinning bedrijf verrichten hun werk binnen een afstand van 100 m van de vliegcirkel. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening stelt eisen aan de geluidsniveaus in deze situatie. Berekening van de geluidsniveaus voor de zandwinning dient nog te gebeuren en toetsing aan de waarden genoemd in de Handreiking industrielawaai is noodzakelijk.
- 112) Ten aanzien van geluid wordt met 2 maten gemeten. RCM-Assen mag ook 's avonds geluidsoverlast veroorzaken terwijl Trip-Popken B.V. slechts tussen 07.00 uur en 19.00 geluidhinder mag maken. Ook worden alle incidentele activiteiten (bijvoorbeeld 4x4 rijden en demonstratiedagen grondverzetmachines) die buiten de vergunning van Trip-Popken vallen niet meer toegestaan.
- 113) Het provinciaal geluidbeleid (clustering activiteiten die geluidsoverlast veroorzaken) is onvoldoende bij het besluit betrokken.
- 114) De oude plas en een deel van de nieuwe plas wordt verhuurd aan de hengelsportvereniging zodat zij rustig kunnen vissen. Dat zal straks door de herrie die de modelvliegtuigen veroorzaken niet meer mogelijk zijn.
- 115) De overschrijding van de geluidsnormen zoals vastgelegd in de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening zal de flora en fauna zodanig verstoren dan van een rust- en stiltegebied geen sprake meer zal zijn. Dit zal mogelijk migratie van diersoorten tot gevolg hebben.
- 116) Door geluidsoverlast zal de recreatieve betekenis van De Holten en omliggende gebieden aanzienlijk afnemen.
- 117) Er is geen berekening van de cumulatieve van geluid gemaakt (zandwinplas en RCM-Assen).
- 118) De op de kaart aangegeven positie van de bestuurders van de modelvliegtuigen moeten betekenen dat zij altijd in de richting van de ondergaande zon moeten kijken. Er bestaat daardoor het risico dat zij daardoor in oostelijke richting buiten de vliegcirkel vliegen waardoor de geluidbelasting op de woningen als ook op het natuurgebied De Holten zal toenemen.
- 119) Volgens de informatie zijn er modelvliegtuigen in 2 geluidscategorieën, namelijk 70 dB(A) en 80-85 dB(A). Er wordt bezwaar gemaakt tegen het vliegen in de avond met toestellen met een geluidsterkte van 80-85 dB(A) (gemeten op 7 m).
- 120) Verlangd wordt dat de avondopenstelling gelijk wordt gesteld als die van de zandwinplas (tot 19.00 uur).
- 121) Gehecht wordt aan de zondagsrust. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de zondagopenstelling.
- 122) Een openingsduur van 4 uur is ruim voldoende om RCM-Assen hun gewenste vliegtijden te geven. Gedurende de dagperiode kan de openstelling beperkt worden van 15.00 uur tot 19.00 uur.
- 123) De openingstijden van het vliegveld dient expliciet in de vergunning te worden opgenomen (1 uur voor aanvang vliegtijden tot 1 uur na afloop vliegtijden).
- 124) De vliegcirkel zal nooit in de voorgestelde positie liggen op last van de veld-/veiligheidsfunctionaris van RCM-Assen. Dat zal tot toename van de geluidbelasting voor de bewoners van Ubberna leiden.

Flora en fauna

- 125) De rapporten met betrekking tot de toetsing aan de Flora- en Faunawet dateren van 2012 en zijn niet geactualiseerd terwijl de soortenrijkdom van het gebied jaarlijks toeneemt. Het flora- en faunaonderzoek moet worden geactualiseerd waarbij de gegevens (o.a. vliegperiode) uit de diverse rapporten met elkaar zijn afgestemd.
- 126) Ook heeft men slechts één keer een verkenning uitgevoerd op 20 juni 2012 en is er slechts één keer een luisterronde uitgevoerd op 29 juni 2012 terwijl er het hele jaar wordt gevlogen. Er hadden dus veel vaker verkenningen en luisterrondes uitgevoerd moeten worden in de verschillende periodes van het jaar.
- 127) Er is geen onderzoek verricht naar de gevolgen van het modelvliegen voor de beschermde oeverzwaluwen in de naastgelegen zandwinning. Er is ook niet onderzocht wat de effecten op de trekvogels en overwintelaars zijn, die hier in de winter massaal neerstrijken.
- 128) In het stuk wordt niet ingegaan op de "stille plas" tussen de zandwinning en de voormalige stort, die een belangrijke rol speelt voor watervogels en aan riet gebonden vogels.
- 129) In de rapporten wordt aangegeven dat er hoofdzakelijk van maart tot november wordt gevlogen. Dit is niet in de vergunning vastgelegd zodat de club het hele jaar kan vliegen.
- 130) De aangrenzende gebieden moeten ook meegenomen worden in het onderzoek. Binnen de vliegkring ligt bijvoorbeeld ook nog een deel van de zandwinplas. De plas is mede belangrijk voor rustende watervogels en het bos is oud genoeg voor minder algemene soorten, zoals de hier al eens waargenomen bosuil maar mogelijk ook de wielewaal.
- 131) Volgens het rapport zijn voor de beschikbare verspreidingsgegevens van beschermde soorten de meest actuele en relevante bronnen geraadpleegd. Als ik deze bronnen bekijk zie ik dat ze onder andere dateren uit 1994 en 1995. Zijn er geen recentere gegevens?
- 132) In het rapport wordt niet ingegaan op de potentie van het gebied m.b.t de ontwikkeling van natuur.
- 133) Door de komst van RCM-Assen zal de fauna (wild en broedvogels) worden verjaagd en verstoord door o.a. het lawaai van de vliegtuigen, bezoekers, aan- en afrijdend verkeer. De flora zal deels door betreding verdwijnen.
- 134) Het silhouet van de kleine vliegtuigjes vormt een serieuze bedreiging voor zangvogels en broedvogels, zowel binnen het gebied van de stortplaats als daarbuiten.
- 135) Voor tweetakmotoren dient een correctie van +5 db(A) te worden toegepast (akoestisch rapport d.d. 15 juni 2013). Deze correctie moet ook wordt toegepast in de natuurtoetsing. Het is niet duidelijk of deze correctie ook is toegepast in de natuurtoetsing die verplicht is in het kader van de Flora- en Faunawet.
- 136) In de Quick Scan Flora- en Faunawet is alleen gekeken naar het effect van elektrisch aangedreven vliegtuigen die een veel lagere geluidproductie hebben dan vliegtuigen met verbrandingsmotoren.
- 137) In de Quick Scan Flora- en Faunawet is een vlieghoogte van 100 m aangehouden en in het ontwerpbesluit een hoogte van 150 meter. Wat is echte waarde?
- 138) De Quick Scan Flora- en Faunawet gaat uit van een vliegperiode van 1 maart tot 30 november. In een eerdere versie was dit van mei tot en met oktober De vliegperiode wordt in het ontwerpbesluit helemaal niet genoemd.
Verzocht wordt om de vliegperiode van 1 mei tot 30 oktober rechtstreeks in de vergunning op te nemen.
- 139) Het effect van de geluidproductie op de fauna in het natuurgebied De Holten is niet onderzocht.
- 140) De schaarse natuur, rust en fauna wordt ernstig bedreigd en verstoord door de modelvliegclub.
 - a. Het betreft beschermde soorten als de oeverzwaluw en andere niet gerapporteerde soorten van uilen, vleermuizen, en andere soorten, die door de rijke schakering van het gebied ongetwijfeld zullen voorkomen, of metertijd gaan voorkomen na de beëindiging van de voormalige vuilstort door terugkeer van de rust.
 - b. Het betreft roofvogels en onbeschermde vogelsoorten die er hun habitat vinden.

- c. Trekvogels die er rust en veiligheid vinden op het open water en fourageplekken op de winterse akkers. De omgeving van Ubbena met de zandgaten ligt duidelijk waar te nemen op een trekroute.
 - d. Het soort lawaai, het willekeurige plotselinge ontstaan en voorkomen, en de variatie aan geluiden, is heel opschrikkend, verschrikkend, verjagend en natuurvreemd.
- 141) Vleermuizen zijn beschermd volgens HRIV en dan geldt er ook externe werking. Het woonhuis en de half open loods bij de stort en de oude landschapselementen ten oosten van het plangebied zouden geschikt kunnen zijn voor vleermuizen. Buro Bakker heeft hier blijkbaar niet naar gekeken.
 - 142) Het plangebied ligt binnen 2,5 km van Zeijen, ruim binnen de afstand waarin een kolonie vleermuizen kan foerageren.
 - 143) Aangezien vleermuizen uitsluitend 's nachts foerageren en de modelvliegclub alleen overdag vliegt, zijn negatieve effecten niet te verwachten. Deze bewering is onjuist. Er wordt niet alleen overdag gevlogen maar ook in de avond tot 21.00 uur.
 - 144) Het woonhuis en de oude loods bij de stort zouden geschikt kunnen zijn voor vleermuizen. Ten oosten van het plangebied zijn oude landschapselementen, waarin zeer waarschijnlijk natuurlijke holtes zijn. Ook het bos rond de zandwinplas is oud genoeg om natuurlijke holtes te bevatten. Verblijfplaatsen voor vleermuizen zijn daarom niet uit te sluiten.
 - 145) In de omgeving van het plangebied komen meerdere soorten vleermuizen voor, soorten die o.a. zijn waargenomen zijn de gewone dwergvleermuis, een gebouw bewonende soort, watervleermuizen en ruige dwergvleermuis. Dit zijn boom bewonende soorten. Gezien de leeftijd van de bomen rond de plas, verblijven ze waarschijnlijk in deze bomen.
 - 146) Wanneer naar de potentie van dit gebied voor natuurontwikkeling kijkt zou het doodzonde zijn om dit gebied op te offeren voor slechts een hobby. Vanuit het gezichtspunt van de zorgplicht op grond van de Flora- en Faunawet is de vestiging van deze vliegclub dan ook niet wenselijk.
 - 147) De Vogel- en Habitatrichtlijn is ook opgesteld ter bescherming van de in dit gebied voorkomende vogelsoorten.
 - 148) In de nieuwe Natuurwet, Flora- en Faunawet en Europese wetgeving is vastgelegd dat verstoring van vogels in het broedseizoen niet is toegestaan.
Om verstoring van parende en broedende vogels te voorkomen mag er door RCM-Assen niet worden gevlogen tussen 1 maart en 1 juni.
 - 149) De activiteiten van RCM-Assen zijn in strijd met de doelstellingen van de Stichting "Werkgroep de Vriezer Holten".
 - 150) De activiteiten van RCM-Assen zijn in strijd met artikel 10 in de Flora- en Faunawet (het is verboden om beschermde dieren opzettelijk te verontrusten) doordat deze activiteiten ook tussen 1 maart en 1 oktober plaatsvinden.
 - 151) Bij de stukken ligt geen bewijs van overeenstemming tussen Het Drentse Landschap en de gebruiker van het perceel waarin Het Drentse Landschap akkoord gaat met een maairegiem dat het nestelen van akker- of weidevogels onmogelijk maakt.
 - 152) Bij de stukken ontbreekt het bewijs dat het maaibeleid ook daadwerkelijk door de gebruikers van het perceel zal worden uitgevoerd.

Afronding

Alles overwegende wordt de conclusie getrokken dat de vergunning niet moet worden verleend.

Vaststellingsbesluit, Verklaring van geen bedenkingen, gemeente Assen, d.d. 15 oktober 2015

Bijlage 2 Verklaring van geen bedenkingen



> Raadsvoorstel

Opiniërende bespreking: 01 oktober 2015

Besluitvormende raad: 15 oktober 2015

Datum verzending: 18 september 2015

Onderwerp:

Verklaring van geen bedenkingen RCM Assen, Vriezerhoek 1 te Ubbena

Voorstel:

1. Instemmen met het commentaar op de ingediende zienswijzen conform het voorstel van de Regionale UitvoeringsDienst (RUD) namens de provincie Drenthe.
2. De verklaring van geen bedenkingen voor de activiteiten van de RCM Assen, Vriezerhoek 1 te Ubbena verstrekken, aangezien er vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening geen bedenkingen zijn.

Aanleiding:

Voor de activiteiten van de RCM Assen (Radio Controlled Modelvliegclub) is bij Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend. De aanvraag is in behandeling bij de RUD, welke belast is met de uitvoering van de vergunningtaken voor de provincie. Voorwaarde om de vergunning te kunnen verlenen, is dat u als raad een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) voor het project afgeeft.

In augustus 2014 heeft u een voorlopige verklaring van geen bedenkingen afgegeven, onder de voorwaarde dat er geen zienswijzen ingediend zouden worden. De ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen (periode 11 december 2014 t/m 21 januari 2015). Tijdens die periode zijn zienswijzen ingediend. De RUD heeft in samenspraak met de gemeente, een commentaar op de zienswijzen voorbereid.

Zienswijzen:

Zoals hierboven aangegeven, zijn er gedurende de terinzagetermijn zienswijzen ingediend. Er zijn totaal 19 zienswijzen ingediend, afkomstig van diverse omwonenden en een bedrijf in de omgeving van de locatie. De ingediende zienswijzen bevatten circa 150 onderwerpen. Deze zijn door de RUD samengevat. Vervolgens zijn de min of meer gelijklopende zienswijzen 'op onderwerp' samengebracht en van een antwoord voorzien. Voor het commentaar en het volledige overzicht van de ingediende zienswijzen verwijzen wij naar de bijlage(n).

De zienswijzen hebben onder meer betrekking op procedurele aspecten, toezeggingen uit het verleden, flora en fauna, goede ruimtelijke ordening en belangenafweging, vermindering van woongenot, gevaar, veiligheid, geluid, toezicht en handhaving.

Een groot deel van de zienswijzen heeft betrekking op geconstateerde inconsistenties in de verschillende stukken die ter inzage hebben gelegen. Dat heeft ertoe geleid dat Gedeputeerde Staten duidelijk in haar vergunning heeft aangegeven waarvoor vergunning wordt verleend. De onderliggende stukken zijn hier, indien nodig, op aangepast. Dit betreft duidelijkheid over onder meer:

- vliegperiode;
- locatie en straal vliegcirkel;
- vliegtijden/openingstijden;
- vliegunen en maximum aantal vliegtuigen;
- maximale vlieghoogte;
- verblijfsruimte;
- grenswaarden geluid;
- afstand van het vlieggebied tot nabij gelegen woningen.

Verder is er een actualisatie van de ecologische verkenning uitgevoerd. Hiervoor is op 28 april 2015 een nieuwe veldverkenning uitgevoerd. De rapportage uit 2012 is, waar nodig, op basis van deze veldverkenning aangevuld of aangepast. Hierbij is getoetst aan de meest recente inzichten en afspraken over het in gebruik hebben van de modelvliegbaan. Dit onderzoek leidt niet tot andere conclusies.

Bebouwing en bomen met holtes ontbreken in het plangebied, zodat verblijfplaatsen van vleermuizen uitgesloten zijn. Verder heeft het plangebied geen waarde voor zwaar en matig zwaar beschermde zoogdieren. Wel zijn er vogels waargenomen. De voor broedvogels potentieel versturende activiteiten starten reeds vóór het broedseizoen van de te verwachten soorten. Dat betekent dat verstoringsevoelige soorten er niet voor zullen kiezen binnen het terrein en de invloedssfeer van het gebruik tot broeden te komen. Er zijn voor deze soorten voldoende uitwijkmogelijkheden.

> Raadsvoorstel

Minder verstoringsgevoelige vogelsoorten kunnen binnen het plangebied succesvol tot broeden komen. Het gebruik zoals dat is voorzien, leidt daarmee niet tot overtreding van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet. De overige in het plangebied gevonden en te verwachten soorten zijn licht beschermd. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet hoeft voor deze soorten niet te worden aangevraagd. De algemene zorgplicht is wel van kracht.

Voor het overige wordt verwezen naar het volledige rapport.

De in de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen opgenomen voorwaarden in het kader van flora en fauna zijn nu niet meer aan de orde. Conform hetgeen in de aanvraag om omgevingsvergunning is aangegeven, starten de activiteiten per 1 maart. Met dat gegeven zijn de aanvullende voorwaarden niet meer nodig. Omdat de activiteiten al starten vóór het broedseizoen en deze met enige regelmaat worden voortgezet, hebben de vogels voldoende tijd en de keuze om een andere plek te vinden om te broeden. Op basis van de Flora- en faunawet is dit toegestaan.

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen heeft de RCM Assen besloten tegemoet te komen aan de wensen van de omwonenden. Om de overlast naar de omgeving op zondag te beperken, wordt het vliegen op zondagen slechts toegestaan voor elektrisch aangedreven toestellen met een bronvermogen lager dan 70 dB(A). Daarnaast heeft de club ook de vliegtijden aangepast. Dit is vervolgens ook in de omgevingsvergunning overgenomen. Zoals aangegeven is de omgevingsvergunning naar aanleiding van een aantal ingediende zienswijzen aangepast dan wel aangevuld. Het concept hiervan is door de RUD in een mondelinge bijeenkomst met de indieners van de zienswijzen besproken. Deze bijeenkomst vindt in september plaats.

De onderbouwing voor het project is opgenomen in bijgevoegde ruimtelijke onderbouwing. De ruimtelijke onderbouwing is op een aantal punten aangepast naar aanleiding van ingediende zienswijzen. Zo is onder meer de flora en fauna-paragraaf gewijzigd. Er zijn duidelijker afbeeldingen ingevoegd inzake de locatie en de vliegcirkel. De openingstijden genoemd in paragraaf 2.2 zijn aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Ook de vlieghoogte genoemd in paragraaf 6.1 is gewijzigd naar 100 m. in plaats van 150 m.

Verder is aangevuld dat het convenant met de Luchtverkeersleiding Nederland inmiddels verlopen is. Dit komt door de lange voorbereidingstijd en procedure. Hierover is contact geweest met de Luchtverkeersleiding. Het convenant zal, twee maanden voorafgaand aan de ingebruikname van de locatie, worden aangevraagd.

Tot slot is in paragraaf 7.2 het onderdeel 'zienswijzen' aangevuld. De samenvatting en het commentaar op de ingediende zienswijzen zal als bijlage aan de ruimtelijke onderbouwing gevoegd worden.

Vervolg procedure:

Na afgifte van de verklaring van geen bedenkingen door uw raad zal Gedeputeerde Staten overgaan tot het verlenen van de definitieve vergunning. De indieners van de zienswijzen zullen hiervan op de hoogte gesteld worden. Tegen het besluit omtrent de omgevingsvergunning en daarmee ook tegen de definitieve verklaring van geen bedenkingen, staat voor belanghebbenden beroep bij de Rechtbank open.

Bijlagen voor raadsleden:

1. aanvraag omgevingsvergunning;
2. ruimtelijke onderbouwing;
3. concept-vergunning incl. commentaar zienswijzen.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,
dhr. M.L.J. Out

de secretaris,
dhr. T. Dijkstra

Besluitvorming raad:

De raad van de gemeente Assen;



> Raadsvoorstel

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 18 september 2015;

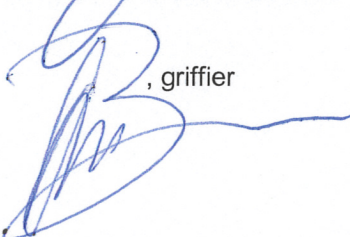
b e s l u i t :

1. in te stemmen met het commentaar op de ingediende zienswijzen conform het voorstel van de Regionale UitvoeringsDienst (RUD) namens de provincie Drenthe;
2. de verklaring van geen bedenkingen voor de activiteiten van de RCM Assen, Vriezerhoek 1 te Ubbena te verstrekken, aangezien er vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening geen bedenkingen zijn.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 15 oktober 2015.

De raad voornoemd,


, voorzitter


, griffier

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

**Akoestisch Rapport ten behoeve van de vergunningaanvraag
voor het modelvliegterrein van de
Radio Controlled Modelvliegclub Assen (RCMA)**

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart.
Afdeling Modelvliegsport.
Houttuinlaan 16 A
3447 GM Woerden
e-mail: secretaris@modelvliegsport.nl
tel: 0348 – 43 70 60

Behandeld door Dr. B.N. Swanenburg
Datum : 15 juni 2013

© KNVvL 2013
Versie 1.0

Inhoudsopgave	blz
1. Inleiding	3
2. Normstelling	4
3. Overige uitgangspunten	5
4. Berekening en resultaten	6
5. Mogelijke gebruikswijze van het terrein	8
6. Conclusie	9
Bijlagen	
A: Akoestische berekening	
B: Schematische weergave vlieggebied ingedeeld in 17 deelbronnen	
C: Kaart van de omgeving van het modelvliegterrein	

1. INLEIDING

Ten behoeve van de vergunningaanvraag ingevolge de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (WABO) en meer in het bijzonder de Wet Milieubeheer voor het vliegen met modelvliegtuigen op het vliegterrein van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen, gelegen in Ubbena, wordt in dit rapport ingegaan op de akoestische aspecten.

Op basis van een algemeen hiervoor gebruikt rekenmodel (beschreven in de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, 1999) is een prognose gemaakt van de te verwachten geluidsniveaus bij enkele dichtbij gelegen woningen.

Resultaat van de studie is een aantal mogelijk in de vergunning op te nemen voorwaarden en maatregelen betreffende beperking van de geluidemissie van de modelvliegtuigen.

2. NORMSTELLING

Het modelvliegterrein bevindt zich op een voormalige vuilstortplaats. In bijlage C is het vlieggebied aangegeven met de rode cirkel. Dit vlieggebied is de beschouwde geluidsbron. De beschouwde beoordelingspunten - woningen - zijn met gele pinnen gemarkeerd.

De berekende geluidsniveaus hebben wij beoordeeld volgens de aanbevelingen van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, oktober 1998.

De dichtstbijzijnde woningen liggen aan de Asserstraat te Ubbena. Het referentieniveau wordt hier vooral bepaald door het wegverkeer en is ons door de gemeente Assen verstrekt. Op andere plaatsen hanteren we de richtwaarden voor een rustige woonomgeving met weinig verkeer of een landelijke woonomgeving.

In tabel 2.1 zijn de in dit rapport gebruikte richtwaarden opgenomen voor de meest representatieve locaties.

Tabel 2.1

Representatieve locatie	Aanduiding in bijlage C	Richtwaarde / referentieniveau ($L_{A,LT}$)	
		Dag-periode 07-19.00 uur (1,5 m)	Avondperiode 19.00-23.00 uur (5 m)
Asserstraat (woning/kwekerij)	A-W	41 dB(A)	40 dB(A)
Asserstraat 102	A-102	46 dB(A)	44 dB(A)
Asserstraat 108	A-108	44 dB(A)	42 dB(A)
Woonwijk Vries	V	45 dB(A)	40 dB(A)
Zeijerstroeten 20	Z-20	40 dB(A)	35 dB(A)

Voor tweetaktmotoren dient op de berekende langtijdgemiddelde geluidsniveaus een correctie voor tonaal geluid van +5 dB(A) te worden toegepast. Volgens jurisprudentie van de Raad van State hoeft op het geluid van viertaktmotoren deze strafcorrectie niet te worden toegepast. Doordat bij gelijktijdig gebruik van tweetakt- en viertaktmotoren het gecombineerde geluid nog tonaal van karakter kan zijn, wordt in dit rapport steeds de straffactor van +5 dB(A) in rekening gebracht.

Voor het toelaatbare maximale geluidsniveau volgen we de streefwaarden uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening. Deze streefwaarden liggen 10 dB(A) boven de langtijdgemiddelde niveaus uit bovenstaande tabel. De grenswaarden liggen aanzienlijk hoger, deze bedragen 70 en 65 dB(A) voor respectievelijk de dag- en avondperiode. Door toepassing van de lagere streefwaarden wordt gewaarborgd dat ook de maximale geluidsniveaus geen hinder veroorzaken.

3. OVERIGE UITGANGSPUNTEN

3.1. Vliegtijden

Bij de modelvliegsport is de bedrijfstijd van nature variabel, afhankelijk van het seizoen; er kan alleen bij goed daglicht worden gevlogen en bij goed weer. In de praktijk betekent dit dat de tijden waarop het vliegterrein in gebruik zal zijn een zekere periode beslaat tussen 07.00 uur en 19.00 uur overdag en 's avonds van 19.00 uur tot zonsondergang.

In het kader van de vergunningverlening en de uitkomsten van dit onderzoek kunnen vergunningvoorwaarden met betrekking tot de bedrijfsduur en het gemiddelde aantal gelijktijdig vliegende modellen worden vastgesteld.

3.2 Geluidbronnen

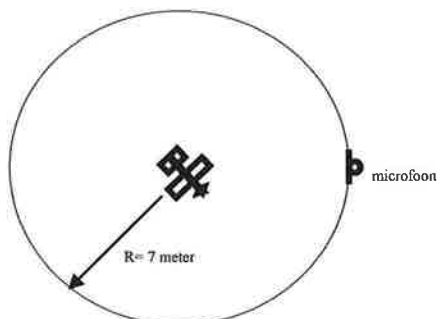
De beschouwde geluidbronnen zijn tweetakt- en viertaktmotoren die de modelvliegtuigen middels propellers aandrijven. Modellen met elektromotoren en modelzweefvliegtuigen geven doorgaans gezamenlijk ten minste 10 dB(A) lagere geluidniveaus en behoeven derhalve niet in de beschouwing te worden opgenomen. Bij modellen aangedreven met extreem krachtige elektromotoren kan het geluid geproduceerd door de propeller van belang worden. Indien er modellen met elektromotoren met een vergelijkbare bronsterkte als die van verbrandingsmotoren worden toegepast, dan dienen deze verder beschouwd te worden als verbrandingsmotor.

De bronsterkte wordt volgens een standaard meting bepaald, zoals hieronder beschreven.

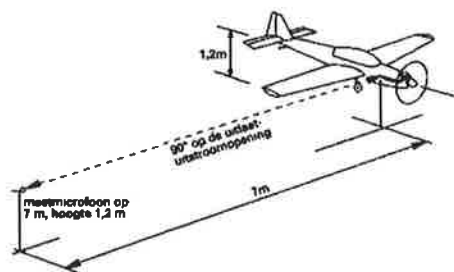
- Tijdens de metingen staat het modelvliegtuig 1,2 meter boven het maaiveld en levert de motor maximaal vermogen.
- De microfoon staat op 7 meter opgesteld. Zie figuur 1. Opmerking: in figuur 2 is de microfoonhoogte foutief op 1,2 m gesteld. Dit moet 1,6 tot 1,8 meter zijn.
- Er worden 4 metingen uitgevoerd op de 7 meter cirkel waarbij de microfoon, of modelvliegtuig bij iedere meting 45° verder langs de cirkelomtrek is verplaatst. Het punt waarbij de verbindinglijn microfoon / motoruitlaat en de lengteas van het modelvliegtuig een hoek van 90° maken is één van de meetpunten. Zie figuur 1.
- Deze uitgebreide methode wordt toegepast tijdens de eerste keuring van het model. Voor periodieke controle volstaat een enkelvoudige meting loodrecht op de lengteas van het modelvliegtuig.

Het emissieniveau is berekend door energetische middeling van de 4 gemeten niveaus. De voor de energetische middeling gebruikte formule is:

$$L_p = 10 \log \left(\frac{1}{4} \sum_{n=1}^4 10^{\frac{L_{p_n}}{10}} \right)$$



Figuur 1



Figuur 2

4. BEREKENING EN RESULTATEN

4.1. Berekening

Uitgaande van de hierboven omschreven uitgangspunten is het geluidniveau op de relevante afstand berekend op een waarnemingshoogte van 1,5 meter voor de dagperiode en 5 meter voor de avond-periode. De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd conform de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai 1999', hierna te noemen HMRI. De geluidsimmissie op de beoordelingspunten bij de woning(en) is berekend met het overdrachtsmodel zoals beschreven in methode II.8 van de HMRI. De berekening is onverkort opgenomen in bijlagen A. Hier volgt een stapsgewijze toelichting.

Met de standaardprocedure voor de emissiemeting zoals hierboven beschreven is van een groot aantal modelvliegtuigen het bronspectrum bepaald en een karakteristiek bronspectrum vastgesteld. Het karakteristieke bronspectrum is als referentie spectrum gebruikt in de berekeningen.

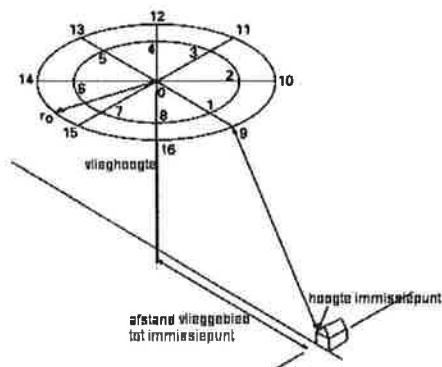
Het bronvermogen is berekend conform methode II.2 (geconcentreerde bronmethode) in de HMRI.

Modellen worden door de modelvliegclub slechts toegelaten (in twee categorieën) wanneer door keuring is vastgesteld dat het emissieniveau (L_p) bij vol vermogen niet meer bedraagt dan respectievelijk 80 of 85 dB(A). Het maximaal bronvermogen (L_{WR}) bedraagt dan respectievelijk 106 of 111 dB(A).

De berekening is uitgevoerd voor de modellen tot 80 dB(A). Voor de modellen tussen 80 en 85 dB(A) wordt aan het eind van de berekening 5 dB toegevoegd. Deze afzonderlijke resultaten worden ten slotte energetisch gesommeerd.

Voor het brongebied wordt uitgegaan van een cirkelvormig gebied. Het centrum van deze cirkel is aangegeven in bijlage C. Voor de overdrachtsberekening is het brongebied verdeeld in 17 deelbronnen van gelijke oppervlakte (zie figuur 3 en bijlage B). Voor ieder van de 17 deelbronnen is een overdrachtsberekening naar het immissiepunt gemaakt.

De totale immissie is berekend door energetische sommatie van de 17 berekende deelimmissieniveaus.



Uitgangswaarden voor de berekening zijn:

- afstand vanaf het middelpunt van het op de grond geprojecteerde vlieggebied tot het immissiepunt
- de straal van het vlieggebied
- de hoogte waarop het vlieggebied zich bevindt
- hoogte van het immissiepunt
- de aard van de bodem
- het bronvermogen
- het etmaaldeel.

Figuur 3

In het algemeen zijn modelvliegvelden zodanig gesitueerd dat bij berekening van de geluidsniveaus geen rekening met reflecties en afscherming behoeft te worden gehouden (grote bronhoogte en dus vrije geluidsoverdracht). In de berekening zijn onderstaande punten van methode II.8 niet relevant en derhalve niet meegenomen.

- reflecties tegen objecten
- demping door schermen of objecten
- demping vanwege (industrie-)terreinen en vegetatie.

4.2. Resultaten

Uitgaande van één vliegtuig (80 dB(A)), dat gedurende 1 uur vliegt, is het berekende langtijdgemiddelde geluidniveau ($L_{Ar,LT}$) bij de verschillende beoordelingspunten opgenomen in tabel 4.1.

Tabel 4.1

Locatie	Aanduiding in bijlage C	Berekening in bijlage	Afstand (m)	$L_{Ar,LT}$ Dag (1,5m) dB(A)	$L_{Ar,LT}$ Avond (5m) dB(A)
Asserstraat 102	A-102	A1	700	27,7	33,7
Asserstraat 108	A-108	A1	700	27,7	33,7
Asserstraat - woning/kwekerij	A-W	A2	840	24,8	30,8
Woonwijk Vries	V	A3	1000	22,2	28,2
Zeijerstroeten 20	Z-20	A4	1015	22,0	28,0

Zowel de langtijdgemiddelde immissiewaarde ($L_{Ar,LT}$) als de maximale immissiewaarde (L_{Amax}) kan worden berekend voor elke combinatie van de bedrijfstijd en het gemiddelde aantal modellen dat gelijktijdig vliegt. De resultaten van deze berekening voor de door de club gewenste bedrijfssituaties is samengevat in onderstaande tabellen, respectievelijk voor de dagperiode en de avondperiode.

Tabel 4.2. $L_{Ar,LT}$ per locatie voor de verschillende bedrijfssituaties: dagperiode

Bedrijfssituatie	Vliegen per modeltype		Langtijdgemiddelde geluidsniveau per locatie $L_{Ar,LT}$ dB(A)			
	80 dB	85 dB	A-102/108	A-W	V	Z-20
Representatief	3,0	1,5	37	34	31	31
Idem, exclusief 85 dB	4,5	0	34	31	29	29
Eendaagse activiteit	6,0	1,5	38	35	33	32
Meerdaagse activiteit	6,0	1,5	38	35	33	32
Richtwaarde/referentieniveau			46/44	41	45	40

Tabel 4.3. $L_{Ar,LT}$ per locatie voor de verschillende bedrijfssituaties: avondperiode

Bedrijfssituatie	Vliegen per modeltype		Langtijdgemiddelde geluidsniveau per locatie $L_{Ar,LT}$ dB(A)			
	80 dB	85 dB	A-102/108	A-W	V	Z-20
Representatief	2,25	0,5	40	37	34	34
Idem, exclusief 85 dB	3,0	0	39	36	33	33
Eendaagse activiteit	2,25	0,5	40	37	34	34
Meerdaagse activiteit	2,0	0,75	40	37	35	34
Richtwaarde/referentieniveau			44/42	40	40	35

Tabel 4.4. L_{Amax} per locatie voor de verschillende locaties

	Maximaal piekgeluidniveau per locatie L_{Amax} (bij 4 modellen 85 dB(A) gelijktijdig)			
	A-102/108	A-W	V	Z-20
Berekend dag-periode (1,5 m)	48	44	41	41
Streefwaarde dagperiode	56/54	51	55	50
Berekend avondperiode (5 m)	49	46	42	42
Streefwaarde avondperiode	54/52	50	50	45

Opm: Voor de berekening van L_{Amax} is uitgegaan van de extreme situatie dat alle modellen zich gelijktijdig het dichtst bij het beoordelingspunt bevinden.

5. MOGELIJKE GEBRUIKSWIJZE VAN HET TERREIN

Hieronder is aangegeven hoe in de vergunning het gebruik van het terrein zou kunnen worden omschreven, zodat aan de akoestische grenswaarden wordt voldaan.

In de vergunning worden de volgende eisen opgenomen voor de richting-gemiddelde brongeluidniveaus voor twee typen modelvliegtuigen:

- Maximaal 80 dB(A) gemeten op 7 meter afstand
- Meer dan 80 dB(A) maar maximaal 85 dB(A) gemeten op 7 meter afstand.

Zweefmodellen en modellen aangedreven door elektromotoren van maximaal 70 dB(A) op 7 meter afstand kunnen voor de vergunning buiten beschouwing gelaten worden.

Zoals in 3.2 werd aangegeven is een enkelvoudige meting op 7 meter naast het model loodrecht op de vliegrichting, met de motor op vol vermogen, tevens een goede indicatie in het kader van handhaving.

Op zich doet het er voor de beoordeling niet toe op welk tijdstip de vliegreuen binnen de dag- of avondperiode worden gemaakt. Het zijn uiteindelijk de totale aantallen vliegreuen per type per dagdeel die samen bepalen of aan de akoestische eisen wordt voldaan.

Op grond van de Handreiking en jurisprudentie is het niet nodig om geluidsgrenzen te stellen die aanmerkelijk onder de richtwaarde dan wel het referentieniveau liggen. Daarom kunnen de voorwaarden voor het aantal vliegreuen in de dagperiode gelijkgesteld worden aan het aantal uren voor de eendaagse en meerdaagse activiteiten.

Onder verwijzing naar tabel 4.2 en 4.3 kunnen de voorwaarden voor het aantal vliegreuen zijn:

Dagperiode 07.00-19.00 uur

- | | |
|------------------------|---------|
| • Motoren tot 80 dB(A) | 6 uur |
| • Motoren 80-85 dB(A) | 1,5 uur |

Hierbij blijft het geluidsniveau minstens 6 dB(A) onder de gestelde norm.

Avondperiode 19.00-23.00 uur

Hier kunnen binnen de geluidsnormen verschillende combinaties toegestaan worden:

- | | |
|------------------------|-----------------|
| • Motoren tot 80 dB(A) | 3 uur |
| • Motoren 80-85 dB(A) | niet toegestaan |
- of
- | | |
|------------------------|----------|
| • Motoren tot 80 dB(A) | 2,25 uur |
| • Motoren 80-85 dB(A) | 0,5 uur |
- of
- | | |
|------------------------|----------|
| • Motoren tot 80 dB(A) | 2 uur |
| • Motoren 80-85 dB(A) | 0,75 uur |

Tabel 4.4 geeft aan dat er vier modellen gelijktijdig in de lucht kunnen worden toegelaten. De norm voor het maximale piekgeluid wordt daarbij niet overschreden.

6. CONCLUSIE

Met dit rapport wordt aangetoond dat met de door de club gewenste activiteiten, zowel in de representatieve bedrijfssituatie als tijdens bijzondere activiteiten, de aangegeven geluidsnormen niet overschreden zullen worden. Dit geldt zowel voor de langtijdgemiddelde norm, als voor de streefwaarde voor het kortstondig optredend maximale geluidsniveau. De omvang van de activiteiten kan ten behoeve van het toezicht op de vergunning ook in eenvoudige middelvoorschriften worden vastgelegd.

Ten slotte wordt opgemerkt dat dit rapport uitgaat van de maximale emissie- en immissiewaarden, gebaseerd op de meest ongunstige aanname dat alle modellen aan hun keuringsgrens van $L_p = 80$ dB(A) of $L_p = 85$ dB(A) zitten en er de hele bedrijfstijd is gerekend met de toeslag voor tonaal geluid. Bovendien is aangenomen dat alle modellen de gehele tijd met vol vermogen vliegen. In de praktijk is dat nooit het geval. Alleen daardoor al zal het langtijdgemiddelde geluidsniveau in de praktijk lager zijn dan in dit rapport berekend.

Op basis van dit rapport kan worden geconcludeerd dat het door de modelvliegtuigen geproduceerde geluid geen belemmering oplevert om een vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer te verlenen.

Woerden, 3 oktober 2012

Bijlage A1 bij Akoestisch rapport opgesteld door de KNNvL in opdracht van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (clubnummer 4018)

Referenties tussen haakjes verwijzen naar het akoestisch rapport. Cursieve referenties verwijzen naar HMRI 1999.

De geel gekleurde vakjes bevatten de toegepaste uitgangswaarden

Bepaling bronvermogen modelvliegtuig. L_p gemeten op 7 m afstand (figuur 1 en 2) en LWR berekend volgens Methode 14.2.6

L_p gemeten op 7 m		Octaafband									
		31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Hz
Standaard emissiespectrum verbrandingsmotoren											
L_p A-gewogen dB(A)											
		0,0	-47,0	-35,0	-24,0	-15,0	-7,0	-5,0	-6,0	-8,0	-13,0 dB(A)
Met L_p corresponderend emissiespectrum											
L_p max (op basis van keuring)		33,0	45,0	56,0	65,0	73,0	75,0	74,0	72,0	67,0	
$D_{geo} = 10 \cdot \log(4 \cdot P \cdot R^2)$		27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
$LWR = L_p + D_{geo} - 2$		105,9	70,8	81,8	90,8	98,8	100,8	99,8	97,8	92,8	

De bijdragen van de frequentiebanden 31,5 Hz en 63 Hz kunnen worden verwaarloosd.

Geometrie van de bron

Hoogte bron (hb)	50 m
Horizontale afstand centrum vlieggebied tot inmissiepunt	700 m
Straal vlieggebied	200 m
Bron opgesplitst in 17 puntbronnen (figuur 3)	
Centrum buitensectoren op	87% van de straal van het vlieggebied
Centrum binnensectoren	54% van de straal van het vlieggebied

Gevels Asserstraat 102 en 108

Opsplitsing bron in 17 deelbronnen (figuur 3) Emissie per deelbron: $L_{pi} = L_p + 10 \cdot \log(W_i / \text{Som}(W_i))$

Sectornummer, zie figuur 3

weegfactor (W_i) per deelbron, zie bijlage B

freq.	totaal	som																
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
125	91,8	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5
250	90,8	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5
500	98,8	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5
1000	100,8	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5
2000	98,8	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5
4000	97,8	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5
8000	92,8	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5

LWR per deelbron

afstand voor

Sectornummer bron	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Afstand bron tot inmissiepunt (ri)	702	594	630	710	782	810	782	710	630	528	592	723	834	875	834	723	592

Lmax

502

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Overdrachtsberekening (methode II.8)

Li = LWR - Dgeo - Dluicht - Drefl - Dscherm - Dveg - Dierrein - Dbodem - Dhuis
 waarbij in de onderhavige situatie Drefl = Dveg = Dierrein = Dhuis = 0

Sectornummer bron																	
$D_{geo} = 10 \log(4 \cdot P_1 \cdot \pi^{1/2})$																	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Lmax
67.9	66.5	67.0	68.0	68.9	69.2	68.9	68.0	67.0	65.5	66.4	68.2	69.4	69.8	69.4	68.2	66.4	65.0

freq.	Dlucht = $\frac{alu(f) \cdot n}{(f \cdot b \cdot C \cdot 5 f)}$	per deelbron															
		alu(f)															
125	0.00025	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	
250	0.00075	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4	0.5	0.6	0.7	0.6	0.4	
500	0.00160	1.1	1.0	1.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.1	1.0	0.8	0.9	1.2	1.3	1.2	0.9	
1000	0.00290	2.0	1.7	1.9	2.1	2.3	2.3	2.3	2.1	1.9	1.5	1.7	2.1	2.4	2.5	2.1	
2000	0.00620	4.4	3.7	3.9	4.4	4.8	5.0	4.8	4.4	3.9	3.3	3.7	4.5	5.2	5.4	3.7	
4000	0.01900	13.3	11.3	12.0	13.5	14.9	15.4	14.9	13.5	12.0	10.0	11.2	13.7	15.8	16.6	13.7	
8000	0.06700	47.0	39.8	42.2	47.6	52.4	54.2	52.4	47.6	42.2	35.4	39.7	48.4	55.9	58.7	48.4	
																33.7	

Dbodem (tabel C.5.6)																
Beoordelingshoogte (dag periode)																
Bodemfactor (5.27)																
0.5																
m																
per deelbron																
freq.	1.6	1.3	1.4	1.6	1.8	1.8	1.8	1.6	1.4	1.1	1.3	1.6	1.8	1.9	1.8	1.6
125	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
250	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
500	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2
1000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
2000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
4000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
8000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
																3.0
																7.0
																5.0
																0.7
																0.0
																0.0
																0.0

freq.	per deelbron																freq.
125	-0.1	1.6	1.0	-0.3	-1.3	-1.6	-1.3	-0.3	1.0	2.8	1.7	-0.4	-1.9	-2.4	-1.9	-0.4	1.7
250	7.1	8.6	8.1	7.0	6.1	5.8	6.1	7.0	8.1	9.7	8.6	6.8	5.5	5.0	5.5	6.8	8.6
500	15.5	17.1	16.6	15.4	14.4	14.1	14.4	15.4	16.6	18.3	17.2	15.2	13.8	13.3	13.9	15.2	17.2
1000	18.8	20.5	19.9	18.6	17.6	17.2	17.6	18.6	19.9	21.7	20.6	18.4	16.9	16.3	16.9	18.4	20.6
2000	15.8	17.9	17.1	15.6	14.3	13.9	14.3	15.6	17.1	19.3	17.9	15.4	13.5	12.8	13.5	15.4	17.9
4000	4.8	8.3	7.1	4.5	2.3	1.5	2.3	4.5	7.1	10.6	8.4	4.1	0.8	-0.4	0.8	4.1	8.4
8000	-33.9	-25.2	-28.2	-34.6	-42.4	-42.4	-40.2	-34.6	-28.2	-19.8	-25.1	-35.6	-44.2	-47.5	-44.2	-35.6	-25.1
																	-5.8
																	23.3
																	31.7
																	33.7
																	28.1
																	18.4
																	13.7
																	36.8

Beoordelingsgrootheden

LAeq,LT = Li - Cm - Cb - Cg (module C.8.1)

waarbij Cg = 0

Li (A-gewogen)	Sectornummer bron																
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	22.0	23.8	23.2	21.8	20.8	20.4	20.8	21.8	23.2	25.1	23.9	21.6	20.0	19.4	20.0	21.6	23.9
																	36.8

Meteo correctie Cm (module C.8.3)

	1.3	0.7	0.9	1.4	1.7	1.8	1.7	1.4	0.9	0.1	0.7	1.4	1.9	2.1	1.9	1.4	0.7
																	0.0

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Resultaat voor 1 modelvliegtuig gedurende gehele dag- of avondperiode (Cb = 0)

som

L_{Aeq,LT} (voor één model 80 dB)

som = 10 * Log(som(10ⁿ L_{in}/10)) (met n=0 tot 16)

L_{amax} (voor één model 80 dB)

20.7	23.1	22.3	20.4	19.1	18.6	19.1	20.4	22.3	25.0	23.2	20.2	18.1	17.3	18.1	20.2	23.2
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

36.8

L_{AMax}

voor 1 model

L_{A,LT} voor bepaalde bedrijfstijd en meerdere modelvliegtuigen

L_{A,LT} = L_{aeq,LT} - Cb + Cn + K - Q

Cb = -10 * Log(Tb/T0)

Cn = 10 * Log(N) (N = aantal modelvliegtuigen)

K (correctie voor tonaal geluid 2-takt motoren)

Q = correctie voor deeltijd half vermogen

5.0

0.0

toename op waarnemingshoogte 5 m

1.2

Resulterende beoordelingsgrootte voor verschillende vliegtijden en aantal modellen

Tweetaktmotoren 80 dB(A)

Dagperiode: T0 = 12 uur											
07.00 - 19.00 uur											
Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{A,max}	Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{A,max}
12	1	0.0	0.0	38.5	36.8	12	1	0.0	0.0	38.5	36.8
3	1	6.0	0.0	32.5	36.8	3	1	6.0	0.0	32.5	36.8
4.5	1	4.3	0.0	34.2	36.8	4.5	1	4.3	0.0	34.2	36.8
6	1	3.0	0.0	35.5	36.8	6	1	3.0	0.0	35.5	36.8
6	1	3.0	0.0	35.5	36.8	6	1	3.0	0.0	35.5	36.8
1	4	10.8	6.0	33.7	42.8	1	4	10.8	6.0	33.7	42.8

Tweetaktmotoren 85 dB(A)

Dagperiode: T0 = 07.00 - 19.00 uur											
12 uur						12 uur					
Tb		N		Cb		Cn		L _{A,LT}		L _{AMax}	
12	1	0.0	0.0	0.0	0.0	43.5	41.8	12	1	0.0	0.0
1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8	1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8
0	1	####	0.0	####	41.8	0	1	####	0.0	####	41.8
1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8	1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8
1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8	1.5	1	9.0	0.0	34.5	41.8
1	4	10.8	6.0	38.7	47.8	1	4	10.8	6.0	38.7	47.8

Som energetische som 80 en 85 dB motoren

L _{A,LT}						L _{A,LT}					
36.6						36.6					
34.2						34.2					
38.0						38.0					
38.0						38.0					
39.9						39.9					

representatieve bedrijfssituatie
idem, exclusief modellen 85 dB(A)
eendaagse activiteit
meendaagse activiteit
max piekniveau

Avondperiode: T0 = 19.00 - 23.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{AMax}	Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{AMax}
4	1	0.0	0.0	39.7	38.0	4	1	0.0	0.0	44.7	43.0
2.25	1	2.5	0.0	37.2	38.0	0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0
3	1	1.2	0.0	38.5	38.0	0	1	####	0.0	####	43.0
2.25	1	2.5	0.0	37.2	38.0	0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0
2	1	3.0	0.0	36.7	38.0	0.75	1	7.3	0.0	37.4	43.0

Avondperiode: T0 = 19.00 - 23.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{AMax}	Tb	N	Cb	Cn	L _{A,LT}	L _{AMax}
4	1	0.0	0.0	44.7	43.0	4	1	0.0	0.0	44.7	43.0
0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0	0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0
0	1	####	0.0	####	43.0	0	1	####	0.0	####	43.0
0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0	0.5	1	9.0	0.0	35.7	43.0
0.75	1	7.3	0.0	37.4	43.0	0.75	1	7.3	0.0	37.4	43.0

representatieve bedrijfssituatie
idem, exclusief modellen 85 dB(A)
eendaagse activiteit
meendaagse activiteit

Opmerking: L_{AMax} is berekend voor de extreme situatie dat alle modelvliegtuigen zich gelijktijdig het dichtst bij het referentiepunt bevinden

L_{AMax} = 36.8 + Cn

Opn: de correctie voor tonaal geluid hoeft niet te worden meegenomen in de berekening van L_{AMax}.

Berekening maximaal toegestane vliegtijd T_{max} (aantal vluchten vernieuwingsduur met vluchtduur)

T_{max} voor tweetaktmotoren 80 dB(A)

T _{max}	
42.6	uur
4.3	uur

T_{max} voor tweetaktmotoren 85 dB(A)

T _{max}	
13.5	uur
1.4	uur

Norm L_{A,LT} voor de dagperiode

Norm L_{A,LT} voor de avondperiode

46/44	dB(A)
44/42	dB(A)

T_{max} = T0 * 10^(-Cb/10)

met Cb = L_{aeq} - L_{norm} + K

© KNNVL 2012

Billage A2 bij Akoestisch rapport opgesteld door de KNVvL in opdracht van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (clubnummer 4018)

Referenties tussen haakjes verwijzen naar het akoestisch rapport. Cursieve referenties verwijzen naar HMRl 1999.

De opel gekleurde vakje bevallen de toepaste uitgangswaarden

Bepaling bronvermogen modelvliegtuig. Lo oemeten op 7 m afstand (figuur 1 en 2) en LWR berekend volgens Methode 4.2.6

Lp gemeten op 7 m												
			31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Hz
			Octaafband									
Standaard emissiespectrum verbrandingsmotoren												
Lp A-gewogen dB(A)		0,0	-47,0	-35,0	-24,0	-15,0	-7,0	-5,0	-6,0	-8,0	-13,0	dB(A)
Met Lp corresponderend emissiespectrum												
Lp max (op basis van keuring)	80,0	33,0	45,0	56,0	65,0	73,0	75,0	74,0	72,0	67,0		
Dgso = 10*log(4*P/P^2)		27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
WR = Lp + Dgso - 2	105,9	58,8	70,8	81,8	90,8	98,8	100,8	99,8	97,8	92,8		dB(A)

De bijdragen van de frequentiebanden 31.5 Hz en 63 Hz kunnen worden verwaarloosd.

Geometrie van de bron

Hoogte bron (hb)	50	m
Horizontale afstand centrum vliegegebied tot inmissiepunt	840	m
Straal vliegegebied	200	m
Bron opgesplitst in 17 puntbronnen (figuur 3)		
Centrum buitensectoren op	87%	van de straal van het vliegegebied
Centrum binnensectoren	54%	van de straal van het vliegegebied

Gewel Asserstraat woning/kwekerij (A-W)

Omsplitsing bron in 17 deelbronnen (figuur 3)

Sectornummer, zie figuur 3

weefactor (Wt) per deelbron, zie bijlage B

[illegible]

afstand voor

 $L_{\max}$

Copyright © 2009 by John Wiley & Sons, Inc.

Afstand bron tot immisiepunt (m)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
84	734	769	948	921	949	921	848	769	688	729	859	972	1015	972	859	729

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Overdrachtsberekening (methode II.8)

Li = LWR - Dgeo - Dlucht - Drefl - Dscherm - Dveg - Dierrein - Dbodem - Dhuis
 waarbij in de onderhavige situatie Drefl = Dveg = Dierrein = Dhuis = 0

Sectonummer bron

$$D_{geo} = 10 \log(1 \cdot P_1 \cdot n \cdot 2)$$

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
69.5	69.3	69.7	69.6	70.3	70.6	70.3	69.6	69.7	67.5	68.2	69.7	70.7	71.1	70.7	69.7	68.2

Lmax	67.1
------	------

Dlucht = $alt(f)$ m
 (tabel C.5.1)

per deelbron

freq.	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
125	0.00025	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
250	0.00076	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6
500	0.00160	1.3	1.2	1.4	1.5	1.5	1.4	1.2	1.1	1.2	1.4	1.6	1.6	1.6	1.4	1.2
1000	0.00290	2.4	2.1	2.2	2.5	2.7	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	2.1	2.5	2.8	2.5	2.1
2000	0.00620	5.2	4.5	4.8	5.3	5.7	5.9	5.7	5.3	4.8	4.1	4.5	5.3	6.0	5.3	4.5
4000	0.01900	16.0	13.9	14.6	16.1	17.5	18.0	17.5	16.1	14.6	12.7	13.9	16.3	18.5	16.3	13.9
8000	0.06700	56.4	49.2	51.5	56.8	61.7	63.6	61.7	56.8	51.5	44.7	48.9	57.6	65.1	57.6	48.9

0.2	0.5	1.0	1.9	4.0	12.2	43.4
-----	-----	-----	-----	-----	------	------

Dbodem (tabel C.5.6)

Deoordelingshoogte (dag periode)

Dodemfactor (5.21)

0.5

m

per deelbron

freq.	1.5	1.7	1.7	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
125	1.9	1.7	1.7	1.9	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
250	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
500	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
1000	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2	-0.2
2000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
4000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
8000	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5

3.9	7.0	5.0	0.7	0.0	0.0	0.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Li - LWR - Dgeo - Dlucht - Dbodem

per deelbron

freq.	2.0	-0.6	-1.1	-2.1	-2.9	-3.2	-2.9	-2.1	-1.1	0.4	-0.5	-2.2	-3.5	-3.9	-3.5	-2.2	-0.5
125	10.5	5.4	6.7	6.2	5.0	4.6	4.0	4.6	5.0	6.2	7.5	6.7	5.2	4.0	3.6	4.0	5.2
250	17.0	13.7	15.1	14.6	13.6	12.9	12.5	13.0	13.6	14.6	16.0	15.1	13.5	12.0	11.8	12.0	13.5
500	26.2	16.8	18.3	17.8	16.7	15.8	15.4	15.8	16.7	17.8	19.3	18.3	16.5	15.1	14.6	15.1	18.5
1000	29.3	13.3	15.2	14.6	13.2	12.1	11.6	12.1	13.2	14.6	16.4	15.3	13.0	11.3	10.6	11.3	15.3
2000	25.9	0.6	3.8	2.7	0.4	-1.7	-2.5	-1.7	0.4	2.7	5.9	3.9	0.0	-3.2	-4.4	-3.2	0.0
4000	13.7	-44.8	-36.4	-39.2	-45.4	-50.9	-53.1	-50.9	-45.4	-39.2	-31.2	-46.2	-54.8	-58.1	-54.8	-46.2	-36.1
8000	-27.2	32.4	19.9	21.5	20.9	19.8	18.9	18.5	18.9	19.8	20.9	22.5	21.5	19.7	18.2	19.7	21.5

10.7	16.2	25.7	31.2	28.7	18.5	-17.3	34.1
------	------	------	------	------	------	-------	------

Li (A-gewogen)

Berekeningsgronheden

Laeq,LT - Li - Cm - Cb - Cg (module C & I)

waarbij Og = 0

Sectonummer bron

Li (A-gewogen)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
19.9	21.5	20.9	19.8	18.9	18.5	18.9	19.8	20.9	22.5	21.5	19.7	18.2	17.7	18.2	19.7	21.5

34.1

Meiso correctie Cm (module C & I)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.9	1.5	1.7	2.0	2.2	2.3	2.2	2.0	1.7	1.1	1.5	2.0	2.4	2.5	2.4	2.0	1.5

1.0

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Resultaat voor 1 modelvliegtuig gedurende gehele dag- of avondperiode (Cb = 0)

som

Laeq,LT (voor één model 80 dB)

som = $10 \cdot \log(\text{som}(10^{L_{ar,LT}/10}))$ (met n=0 tot 16)

Lamax (voor één model 80 dB)

18.0	20.0	19.2	17.8	16.7	16.2	16.7	17.8	17.8	19.2	21.4	20.0	17.7	15.9	17.7	20.0
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

33.1

LaMax

voor 1 model

LAr,LT voor bepaalde bedrijfstijd en meerdere modelvliegtuigen

LAr,LT = Laeq,LT - Cb + Cn + K - Q

Cb = $-10 \cdot \log(Tb/T0)$

Cn = $10 \cdot \log(N)$ (N = aantal modelvliegtuigen)

K (correctie voor tonaal geluid 2-takt motoren)

Q = correctie voor deeltijd half vermogen

5.0

0.0

toename op waarnemingshoogte 5 m

1.2

Resultierende beoordelingsgrootheden voor verschillende vliegtijden en aantal modellen

Twee taktmotoren 80 dB(A)

Dagperiode: T0 = 12 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	10.8	0.0	24.8	33.1
3	1	6.0	0.0	29.6	33.1
4.5	1	4.3	0.0	31.3	33.1
6	1	3.0	0.0	32.6	33.1
6	1	3.0	0.0	32.6	33.1
1	4	10.8	6.0	30.8	39.1

Twee taktmotoren 85 dB(A)

Dagperiode: T0 = 12 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	10.8	0.0	29.8	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
0	1	####	0.0	####	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
1	4	10.8	6.0	35.8	44.1

Som energetische som LAr,LT van 80 en 85 dB motoren

LAr,LT	
33.7	representatieve bedrijfsituatie
31.3	idem, exclusief modellen 85 dB(A)
35.1	eendaagse activiteit
35.1	meendaagse activiteit
37.0	max piekniveau

Avondperiode: T0 = 4 uur

19.00 - 23.00 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	6.0	0.0	30.8	34.3
2.25	1	2.5	0.0	34.3	34.3
3	1	1.2	0.0	35.6	34.3
2.25	1	2.5	0.0	34.3	34.3
2	1	3.0	0.0	33.8	34.3

Avondperiode: T0 = 4 uur

19.00 - 23.00 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	6.0	0.0	35.8	39.3
0.5	1	9.0	0.0	32.8	39.3
0	1	####	0.0	####	39.3
0.5	1	9.0	0.0	32.8	39.3
0.75	1	7.3	0.0	34.5	39.3

36.6	representatieve bedrijfsituatie
35.6	idem, exclusief modellen 85 dB(A)
36.6	eendaagse activiteit
37.2	meendaagse activiteit

Opmerking: LAMax is berekend voor de extreme situatie dat alle modelvliegtuigen zich gelijktijdig het dichtst bij het referentiepunt bevinden

LaMax = 33.1 + Cn

Opmerking: correctie voor tonaal geluid hoeft niet te worden meegenomen in de berekening van LaMax.

Berekening maximaal toegestane vliegtijd Tmax (aantal vluchten vermenigvuldigd met vluchtduur)

Tmax voor twee taktmotoren 80 dB(A)

Tmax

41.6 uur

8.4 uur

41 dB(A)

40 dB(A)

Tmax voor twee taktmotoren 85 dB(A)

Tmax

13.2 uur

2.6 uur

Tmax = $T0 \cdot 10^{(L_{ar,LT} - Cb)/10}$

met Cb = Laeq - Lnorm + K

© KNNVL 2012

Biilage A3 bij Akoestisch rapport opgesteld door de KNVvL in opdracht van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (clubnummer 4018)

Referenties tussen haakjes verwijzen naar het akoestisch rapport. Cursieve referenties verwijzen naar HMRI 1999.

De geel gekleurde vakje bevatten de toegepaste uitgangswaarden

Bepaling bronvermogen modelvliegtuig. Lp gemeten op 7 m afstand (figuur 1 en 2) en LWR berekend volgens Methode II 4.2.6

Lp gemeten op 7 m											
		31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Hz
Octaafband											
Standaard emissiespectrum verbrandingsmotoren											
Lp A-gewogen dB(A)		0,0	-47,0	-35,0	-24,0	-15,0	-7,0	-5,0	-6,0	-8,0	-13,0 dB(A)
Met Lp corresponderend emissiespectrum											
Lp max (op basis van keuring)	80,0	33,0	45,0	56,0	66,0	73,0	75,0	74,0	72,0	67,0	
Dgeo = 10'log(4'Pl'Pv2)		27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	
LWR = Lp + Dgeo - 2	105,9	58,8	70,8	81,8	90,8	98,8	100,8	99,8	97,8	92,8	dB(A)

De bijdragen van de frequentiebanden 31,5 Hz en 63 Hz kunnen worden verwaarloosd.

Geometrie van de bron

Hoogte bron (hb)	50	m
Horizontale afstand centrum vlieggebied tot immissiepunt	840	m
Straal vlieggebied	200	m
Bron opgesplitst in 17 puntbronnen (figuur 3)		
Centrum buitensectoren op	87%	van de straal van het vlieggebied
Centrum binnensectoren	54%	van de straal van het vlieggebied

Gevels woonwijk Vries

Opsplitsing bron in 17 deelbronnen (figuur 3) Emissie per deelbron: $L_{pi} = L_p + 10' \log(W_i / \text{Som}(W_i))$

Sectormummer, zie figuur 3

weefactor (Wi) per deelbron, zie bijlage B

[illegible]

afstand voor

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Sectordummer bron																	
A(stand bron tot immissiepunt (m)	841	734	769	848	921	949	921	848	769	668	729	859	972	1015	972	859	729

Sektorummeter bron

Afstand bron tot immissiepunt (m)

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Overdrachtsberekening (methode II.8)

Li = LWR - Dgeo - Dlucht - Drefl - Dscherm - Dveg - Dierrein - Dbodem - Dhuis
 waarbij in de onderhavige situatie Drefl = Dveg = Dierrein = Dhuis = 0

Sectornummer bron																	
Dgeo = 10log(4*Pi*n^2)																	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Lmax
59,5	68,3	68,7	69,6	70,3	70,5	70,3	69,6	69,7	67,5	68,2	69,7	70,7	71,1	70,7	69,7	68,2	57,1

Dlucht = aluf(r) ² (tabel C.5.1)		per deelbron															
freq.	aluf(r)	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
125	0.00025	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.6	0.6	0.5	0.6	0.7	0.7	0.8	0.7	0.7	0.6
250	0.00076	1.3	1.2	1.2	1.4	1.5	1.5	1.4	1.2	1.1	1.2	1.4	1.6	1.6	1.4	1.2	1.0
500	0.00160	2.4	2.1	2.2	2.5	2.7	2.8	2.7	2.5	2.2	1.9	2.1	2.5	2.8	2.5	2.1	1.9
1000	0.00290	5.2	4.5	4.8	5.3	5.7	5.9	5.7	5.3	4.8	4.1	4.5	5.3	6.0	5.3	4.5	4.0
2000	0.00620	16.0	13.9	14.6	16.1	17.5	18.0	17.5	16.1	14.6	12.7	13.9	16.3	18.5	16.3	13.9	12.2
4000	0.01900	56.4	49.2	51.5	56.8	61.7	63.6	61.7	56.8	51.5	44.7	48.9	57.6	65.1	57.6	48.9	43.0
8000	0.06700																

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegsport

Resultaat voor 1 model/vliegtuig gedurende gehele dag- of avondperiode (Cb = 0)

som

LAeqi,LT (voor een model 80 dB)

som = $10 \cdot \log(\text{som}(10^{\frac{LAeqi,LT}{10}}))$ (met n=0 tot 16)

LAmax (voor een model 80 dB)

33.1

18.0	20.0	19.2	17.8	16.7	16.2	16.7	17.8	19.2	21.4	20.0	17.7	15.8	15.2	17.7	20.0
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

33.1

LAmax

voor 1 model

LAi,LT voor bepaalde bedrijfstijd en meerdere modelvliegtuigen

LAi,LT = LAeqi,LT - Cb + Cn + K - Q

Cb = $-10 \cdot \log(Tb/T0)$

Cn = $10 \cdot \log(N)$ (N = aantal modelvliegtuigen)

K (correctie voor tonaal geluid 2-takt motoren)

Q = correctie voor deelstijl half vermogen

5.0

0.0

Resultierende beoordelingsgrootheden voor verschillende vliegtijden en aantal modellen

Tweeaktmotoren 80 dB(A)

Dagperiode: T0 = 07.00 - 19.00 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAi,LT	LAmax
1	1	10.8	0.0	24.8	33.1
3	1	6.0	0.0	29.6	33.1
4.5	1	4.3	0.0	31.3	33.1
6	1	3.0	0.0	32.6	33.1
6	1	3.0	0.0	32.6	33.1
1	4	10.8	6.0	30.8	39.1

Tweeaktmotoren 85 dB(A)

Dagperiode: T0 = 07.00 - 19.00 uur					
Tb	N	Cb	Cn	LAi,LT	LAmax
1	1	10.8	0.0	29.8	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
0	1	###	0.0	###	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
1.5	1	9.0	0.0	31.6	38.1
1	4	10.8	6.0	35.8	44.1

Som energetische som LAi,LT van 80 en 85 dB motoren

LAi,LT
33.7
31.3
35.1
37.0

representatieve bedrijfssituatie
idem, exclusief modellen 85 dB(A)
eendaagse activiteit
meerdagse activiteit
max piekniveau

Avondperiode: T0 = 19.00 - 23.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	LAi,LT	LAmax
1	1	6.0	0.0	30.8	34.3
2.25	1	2.5	0.0	34.3	34.3
3	1	1.2	0.0	35.6	34.3
2.25	1	2.5	0.0	34.3	34.3
2	1	3.0	0.0	33.8	34.3

Avondperiode: T0 = 19.00 - 23.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	LAi,LT	LAmax
1	1	6.0	0.0	35.8	39.3
0.5	1	9.0	0.0	32.8	39.3
0	1	###	0.0	###	39.3
0.5	1	9.0	0.0	32.8	39.3
0.75	1	7.3	0.0	34.5	39.3

toename op waarnemingshoogte 5 m

1.2

Opmerking: LAmax is berekend voor de extreme situatie dat alle modelvliegtuigen zich gelijktijdig het dichtst bij het referentie punt bevinden

LAmax = 33.1 + Cn

Opmerking: correctie voor tonaal geluid hoeft niet te worden meegenomen in de berekening van LAmax.

Berekening maximaal toegestane vliegtijd Tmax (aantal vluchten vemenigvuldigd met vluchtduur)

Tmax voor tweeaktmotoren 80 dB(A)

Tmax

41.6 uur

8.4 uur

45 dB(A)

40 dB(A)

Norm LAi,LT voor de dagperiode

Norm LAi,LT voor de avondperiode

Tmax = $T0 \cdot 10^{(LAeq - Cb/10)}$

met Cb = LAeq - Lnorm + K

© KNVvL 2012

Tmax voor tweeaktmotoren 85 dB(A)

Tmax

13.2 uur

2.6 uur

Bijlage A4 bij Akoestisch rapport opgesteld door de KNVvL in opdracht van de Radio Controlled Modelvliegclub Assen (clubnummer 4018)

Referenties tussen haakjes verwijzen naar het akoestisch rapport. Cursieve referenties verwijzen naar HMRI 1999.

De deel oekleurde vakje bevatten de toelapaste uitkomstwaarden

Lp gemeten op 7 m		Octaafband									
		31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	Hz
Standaard emissiespectrum verbrandingsmotoren											
Lp A-gewogen dB(A)		0,0	-47,0	-33,0	-24,0	-15,0	-7,0	-5,0	-6,0	-8,0	-13,0 dB(A)
		Met Lp corresponderend emissiespectrum									
Lp max (op basis van keuring)		80,0	33,0	45,0	55,0	73,0	75,0	74,0	72,0	67,0	
Dgeo = 10*log(4*P*P^2)		27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	
LWR = Lp + Dgeo - 2		105,9	58,8	70,8	81,8	90,8	98,8	100,8	99,8	97,8	92,8 dB(A)

De bijdragen van de frequentiebanden 31,5 Hz en 63 Hz kunnen worden verwaarloosd.

Geometrie van de bron

Hoogte bron (hb)	50 m
Horizontale afstand centrum vlieggebied tot immissiepunt	1015 m
Straal vlieggebied	200 m
Bron opgesplitst in 17 puntbronnen (figuur 3)	
Centrum buitensectoren op	87% van de straal van het vlieggebied
Centrum buitensectoren	54% van de straal van het vlieggebied

Gewel Zeijlströeten 20

Opsplitsing bron in 17 deelbronnen (figuur 3) Emissie per deelbron: $L_{pi} = L_p + 10 \cdot \log(W_i / \text{Som}(W_i))$

Sectornummer, zie figuur 3

weegfactor (Wi) per deelbron, zie bijlage B

freq.	Emissie per deelbron																	voor Lmax
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
125	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	81,8
250	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	69,5	90,8
500	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	78,5	98,8
1000	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5	100,8
2000	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	88,5	99,8
4000	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	87,5	97,0
8000	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	92,8

afstand voor

Lmax

Sectornummer bron

Afstand bron tot immissiepunt (ri)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1015	908	943	1022	1095	1124	1095	1022	943	842	902	1031	1146	1190	1146	1031	902

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, afdeling Modelvliegspot

Resultaat voor 1 modelvliegtuig gedurende gehele dag- of avondperiode (Cb = 0)

som

Laeq,LT (voor één model 80 dB)

sum = 10 * Log(sum(10^Lar/10)) (met 11=0 tot 16)

Lamax (voor één model 80 dB)

15.2	16.8	16.3	15.1	14.2	13.8	14.2	15.1	15.3	18.0	17.0	15.0	13.4	13.0	15.0	17.0
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

29.5

Lamax

voor 1 model

29.5

LAr,LT voor bepaalde bedrijfsfijid en meerdere modelvliegtuigen

LAr,LT - Laeq,LT - Cb + Cn + K - Q

Cb = -10 * Log(Tb/To)

Cn = 10 * Log(N) (N = aantal modelvliegtuigen)

K (correctie voor totaal geluid 2-takt motoren)

Q = correctie voor deeltijd hal vermogen

5.0

0.0

toename op waarnemingshoogte 5 m

1.2

Resultierende beoordelingsgrootheden voor verschillende vliegtijden en aantal modellen

Som energietische som Lar,LT van 80 en 85 dB motoren

I tweetakmotoren 80 dB(A)

Dagperiode: To = 12 uur

07.00 - 19.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	10.8	0.0	27.0	34.5
1.5	1	9.0	0.0	28.8	34.5
0	1	###	0.0	###	34.5
1.5	1	9.0	0.0	28.8	34.5
1.5	1	9.0	0.0	28.8	34.5
1	4	10.8	6.0	33.0	40.5

LAr,LT	representatieve bedrijfsituatie
30.9	idem, exclusief modellen 85 dB(A)
28.5	geendaagse activiteit
32.3	meendaagse activiteit
34.2	max piekniveau

Avondperiode: To = 4 uur

19.00 - 23.00 uur

Tb	N	Cb	Cn	LAr,LT	Lamax
1	1	6.0	0.0	33.0	35.7
0.5	1	9.0	0.0	30.0	35.7
0	1	###	0.0	###	35.7
0.5	1	9.0	0.0	30.0	35.7
0.75	1	7.3	0.0	31.7	35.7

LAr,LT	representatieve bedrijfsituatie
33.8	idem, exclusief modellen 85 dB(A)
32.8	geendaagse activiteit
33.8	meendaagse activiteit
34.4	max piekniveau

Opmerking: LAMax is berekend voor de extreme situatie dat alle modelvliegtuigen zich op hetzelfde punt bevinden

LAMax = 29.5 + Cn

Optimale correctie voor totaal geluid hoeft niet te worden meegenomen in de berekening van LAMax.

Berekening maximaal toegestane vliegtijd Tmax (aantal vliegtuigen vermenigvuldigd met v luchtvaart)

Tmax voor tweetakmotoren 85 dB(A)

Tmax

19.9 uur

1.6 uur

Tmax voor tweetakmotoren 80 dB(A)

Tmax

63.0 uur

5.0 uur

40 dB(A)

30 dB(A)

Norm LAr,LT voor de dagperiode

Norm LAr,LT voor de avondperiode

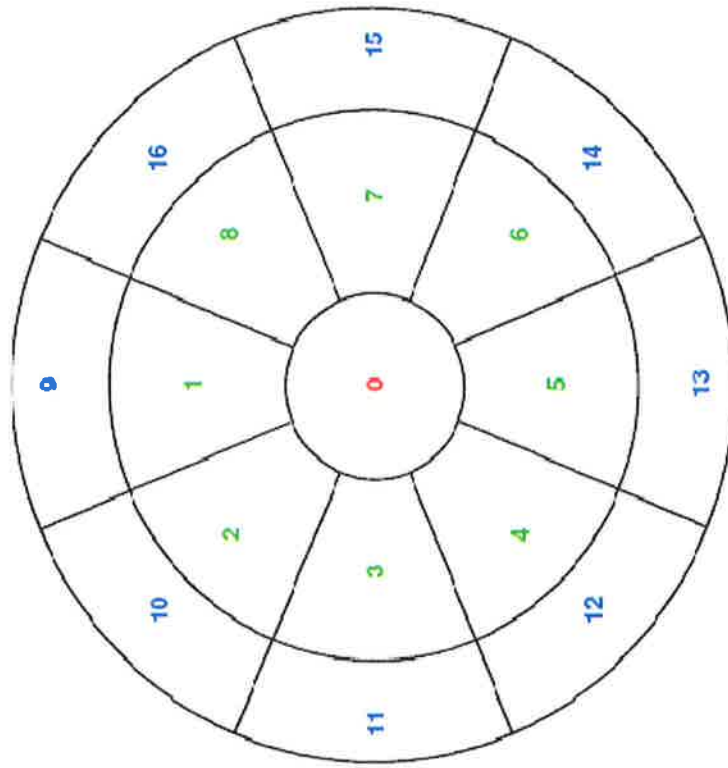
Tmax = 10 * 10^(-Cb/10)

met Cb = Laeq Lnorm + K

© KNNVL 2012

Sector nummering deelbronnen

sector 9 is richting immissiepunt

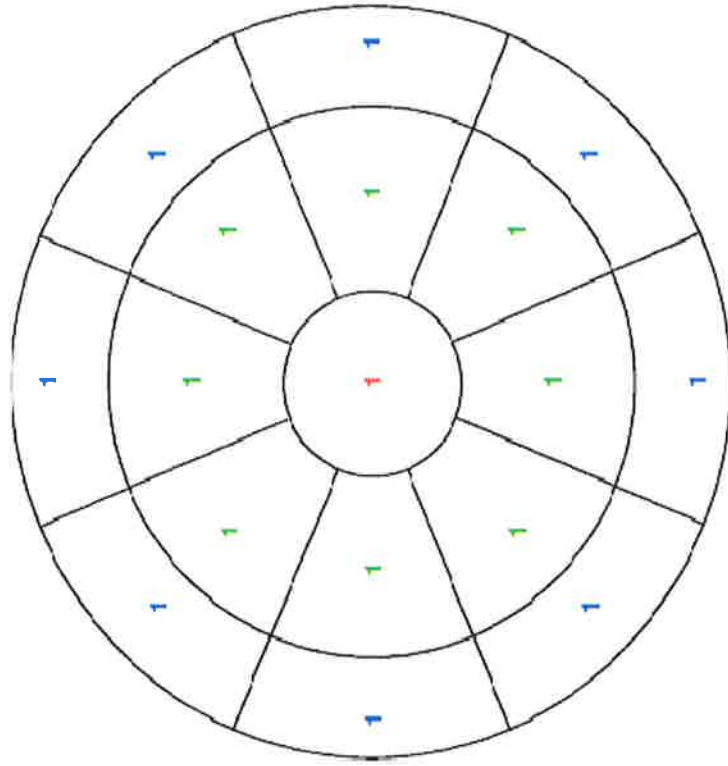


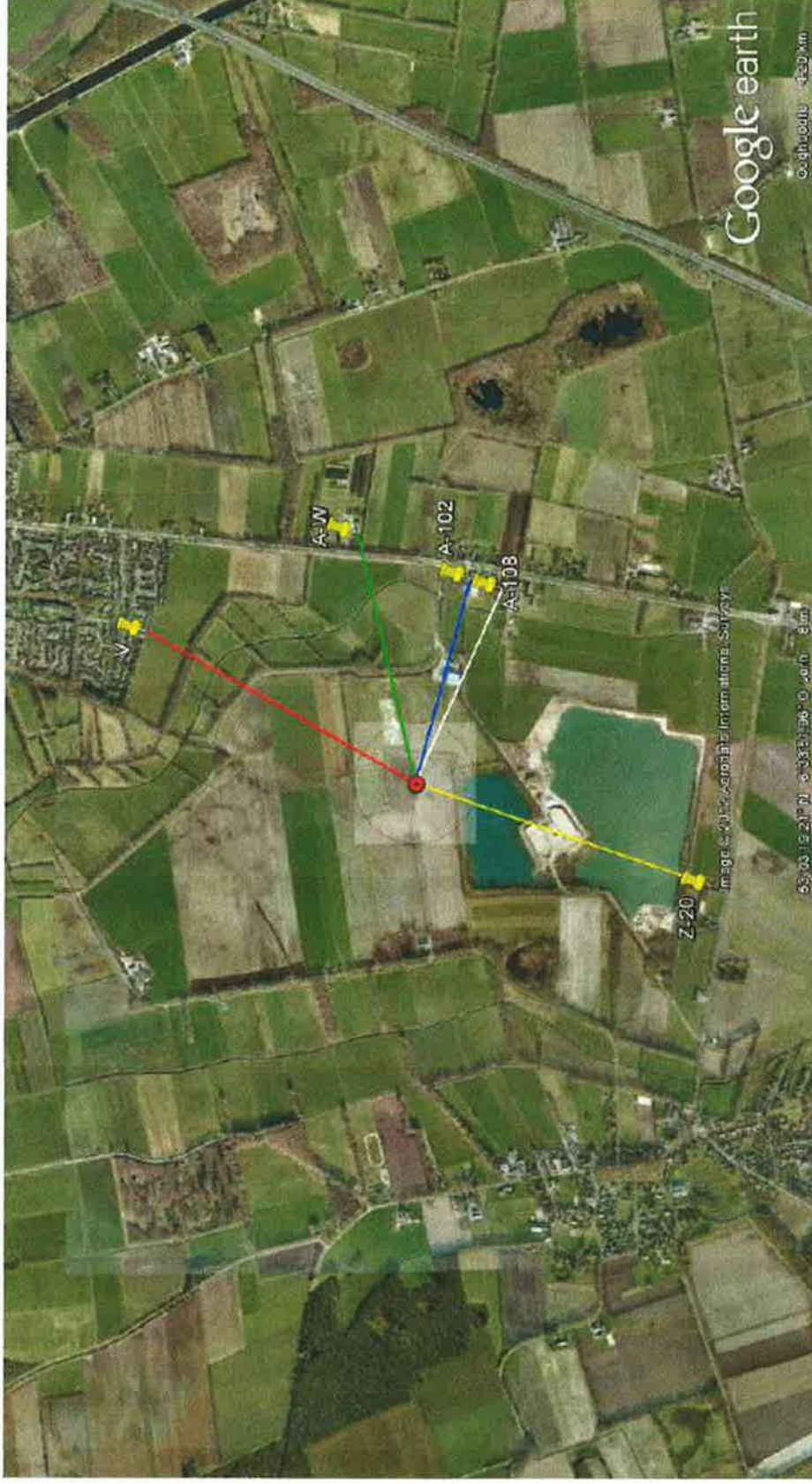
96 m

291 m

400 m

Weegfactoren sectoren (Wi)





Vlieggebied: rode cirkel met straal 200 m, centrum is rood-zwarte stip

Rode lijn: 1000 m tot bebouwde kom Vries (V)

Groene lijn: 840 m tot woning/kwekerij Asserstraat 102

Blauwe lijn: 700 m tot woning Asserstraat 108

Witte lijn: 700 m tot woning Asserstraat 108

Geele lijn: 1015 m tot woning Zeijerstraat 20

Bijlage 4 Quicksan flora en fauna



TOETSING FLORA- EN FAUNAWET VOOR VESTIGING VAN EEN MODELVLIEGCLUB OP VUILSTORTPLAATS UBBENA

buro bakker adviesburo voor ecologie bv

TOETSING FLORA- EN FAUNAWET VOOR
VESTIGING VAN EEN MODELVLIEGCLUB OP
VUILSTORTPLAATS UBBENA

Gebruik en overname van gegevens
alleen toegestaan met volledige bronvermelding:

*Buro Bakker (2015);
Toetsing Flora- en faunawet voor vestiging van een modelvliegclub op vuilstortplaats Ubbena
Buro Bakker adviesburo voor ecologie BV te Assen,
in opdracht van Modelvliegclub RCM Assen.*

in opdracht van:

MODELVLIEGCLUB RCM ASSEN

contactpersoon:

DHR. J. MEINDERS

uitgevoerd door:

BURO BAKKER ADVIESBURO VOOR ECOLOGIE BV
Weiersloop 9 Postbus 10034 9400 CA Assen - tel. 0592-313389 - info@burobakker.nl

Projectleiding:

Ir. M.S. Van Kerckvoorde

Veldwerk en rapportage:

Ing. M. Oudshoorn

Ing. M.W. Bokje

Ir. M.S. Van Kerckvoorde

Inhoud

1	INLEIDING.....	1
1.1	AANLEIDING EN DOEL.....	1
1.2	WETTELIJK KADER	1
1.3	METHODE	1
1.4	PLANGEBIED	2
1.5	VOORGENOMEN ONTWIKKELING	3
2	FLORA EN FAUNA OP DE LOCATIE: POTENTIES, EFFECTEN EN VERVOLG....	4
2.1	FLORA.....	4
2.2	VOGELS	4
2.3	VLEERMUIZEN.....	5
2.4	GRONDGEBONDEN ZOOGDIEREN	5
2.5	REPTIELEN EN AMFIBIEËN	6
2.6	VISSEN	6
2.7	ONGEWERVELDEN	6
2.8	LICHT BESCHERMDE SOORTEN.....	7
3	CONCLUSIES.....	8
3.1	SAMENVATTING MATIG EN ZWAAR BESCHERMDE SOORTEN	8
3.2	SAMENVATTING VERVOLG	8
4	BRONNEN	9
	BIJLAGE I FLORA- EN FAUNAWET	

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

Modelvliegclub RCM is voornemens zich permanent te vestigen op de voormalige vuilstortplaats te Ubbena. Effecten op beschermde flora en fauna als gevolg van de gewenste ontwikkeling kunnen niet op voorhand worden uitgesloten. Buro Bakker is gevraagd om middels een verkennende toetsing (quickscan) eventueel aanwezige beschermde flora en fauna in beeld te brengen en de effecten van de gewenste ontwikkeling op deze soorten te beoordelen.

Met de quickscan wordt eenduidig in beeld gebracht of en welke beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn of kunnen zijn. Indien de gewenste ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten voor deze soorten, leidt de quickscan tot aanbevelingen voor vervolgstappen. Het uiteindelijke doel is het afstemmen van de ontwikkeling op de aanwezigheid van beschermde soorten, zodat gewerkt wordt binnen de kaders van de Flora- en faunawet.

1.2 WETTELIJK KADER

De Nederlandse natuurwetgeving is gebaseerd op de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De soortbescherming is hierbij uitgewerkt in de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt een aantal veelal zeldzame of kwetsbare planten- en diersoorten. Relevant zijn in het kader van deze quickscan vooral de bepalingen die van toepassing zijn op ruimtelijk inrichting en ontwikkeling. De Flora- en faunawet is overal in Nederland van toepassing, ongeacht het type of de omvang van de werkzaamheden of activiteiten.

Er worden in de Flora- en faunawet drie verschillende beschermingsniveaus gehanteerd: een lichte, een matige en een zware bescherming. Voor soorten met een lichte bescherming geldt een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen. Bij matig en zwaar beschermde soorten zijn mitigerende maatregelen van toepassing als effecten van de gewenste ontwikkeling niet uitgesloten kunnen worden. Dit betekent dat ontwerp, planning en/of uitvoering afgestemd moeten worden op de beschermde soorten, zodanig dat de functionaliteit van de verblijfplaats van deze soorten behouden blijft. Een ontheffingsprocedure treedt in werking als mitigatie niet mogelijk is.

Een toelichting op de Flora- en faunawet staat in Bijlage I.

1.3 METHODE

Voor de beschikbare verspreidingsgegevens van beschermde soorten zijn de meest actuele en relevante bronnen geraadpleegd (zie bronnen achter in dit rapport). Op 20 juni 2012 is een ecologische verkenning in het gebied uitgevoerd. Daarbij is gelet op de aanwezigheid van beschermde flora en fauna. Daarnaast zijn inschattingen gemaakt van het (mogelijke) voorkomen van beschermde soorten op basis van terreinkenmerken. Op 29 juni 2012 is op een warme zomeravond een aanvullende luisterronde naar amfibieën uitgevoerd.

Vanwege de lange proceduretijd voor realisatie van de modelvliegbaan was een actualisatie van de ecologische verkenning gewenst. Hiervoor is op 28 april 2015 een nieuwe veldverkenning uitgevoerd. De rapportage uit 2012 is waar nodig op basis van deze veldverkenning aangevuld of aangepast. Hierbij is getoetst aan de meest recente inzichten en afspraken over het in gebruik hebben van de modelvliegbaan.

1.4 PLANGEBIED

Het plangebied betreft deels agrarische gronden en deels de voormalige vuilstortplaats van Ubbena (zie figuur 1). Het plangebied is gelegen in de driehoek Ubbena-Zeijen-Vries. Het ligt ten noorden van de zandwinningsplas, aan de straat Vriezerhoek. De vuilstort is omrand met opgaand groen. In een laagte van de vuilstort is een waterpartij aanwezig. Aan de westzijde van de vuilstort liggen agrarische percelen, hiertussen bevindt zich een greppel.



Figuur 1: De ligging van het plangebied. Geel is omkadering vuilstortplaats, rode cirkel is gebied waarbinnen met modelvliegtuigen kan worden gevlogen (Bron: Google Earth Pro).



Figuur 2: Impressie van het plangebied. Links de agrarische gronden ten westen van de vuilstort, rechts de waterpartij temidden van de vuilstort (foto's 2012).

1.5 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

De modelvliegclub wil zich op de beoogde locatie permanent vestigen. De gemeente Assen, gemeente Tynaarlo, de provincie Drenthe en de luchthaven Groningen airport Eelde verlenen medewerking aan deze kleinschalige recreatieve activiteit. Hierbij wordt enkele voorwaarden gesteld; parkeren langs de weg wordt niet toegestaan en er mag niet boven de 100 meter worden gevlogen. Grote evenementen worden hier niet georganiseerd. Er worden geen bomen gekapt en de greppels en waterpartij blijven intact.

De vliegactiviteiten zullen in de periode 1 maart tot en met 30 november (bij goede weersomstandigheden) worden uitgevoerd, waarbij zowel doordeweeks als in de weekenden gevlogen kan worden. Er wordt alleen gevlogen bij daglicht. Er zijn hooguit drie vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht. Dit kunnen zowel vliegtuigen zijn met een elektromotor als met een motor op brandstof.

Tabel 1 Vliegtijden per dag

	zomertijd	wintertijd
Maandag	13:00 - 21:00	13:00 - 18:00
Dinsdag	13:00 - 21:00	13:00 - 18:00
Woensdag	13:00 - 21:00	13:00 - 18:00
Donderdag	13:00 - 21:00	13:00 - 18:00
Vrijdag	13:00 - 21:00	13:00 - 18:00
Zaterdag	10:00 - 18:00	10:00 - 18:00
Zondag	13:30 - 18:00*	13:30 - 18:00*

** Op de zondag mag er alleen met elektrisch aangedreven toestellen gevlogen worden*

Naast het vliegen met modelvliegtuigen zullen er frequent mensen op de vliegbaan aanwezig zijn voor onderhoud van het terrein, voor inspectie en voor voorbereidende werkzaamheden.

2 FLORA EN FAUNA OP DE LOCATIE: POTENTIES, EFFECTEN EN VERVOLG¹

In de paragrafen 2.1 tot en met 2.7 wordt de (mogelijke) aanwezigheid van zwaar en matig zwaar beschermde flora en fauna besproken. De mogelijke aanwezigheid van deze soorten kan leiden tot de aanbeveling voor vervolgonderzoek of tot een mitigatieopgave. In paragraaf 2.8 wordt ingegaan op de aanwezigheid van licht beschermde soorten. Tevens worden de effecten beoordeeld die de voorgenomen ontwikkeling heeft op beschermde flora en fauna.

2.1 FLORA

Voorkomen

In het plangebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Deze worden gezien de terreinkarakteristieken en biotoopeisen ook uitgesloten. Op de agrarische percelen wordt maïs verbouwd. De vuilstort wordt geregeld gemaaid. Hier staan naast enkele algemene grassoorten diverse soorten zoals Rode en Witte klaver, Madelief, Lupine, Smalle weegbree, Kruipend zenegroen en Perzikkruid. Het opgaand groen aan de randen van de vuilstort bestaat uit Zomereik, Ruwe berk met ondergroei van ondermeer Braam, Grote brandnetel en Vingerhoedskruid. Rond de waterpartij groeit ondermeer jong Riet, Pitrus en Mattenbies.

Effecten en vervolg

Beschermde plantensoorten komen niet voor in het plangebied. Negatieve effecten worden daarom uitgesloten.

2.2 VOGELS

Voorkomen

Tijdens het veldbezoek is een Buizerd rustend waargenomen in het opgaand groen, rond de vuilstort. Nesten van deze soort genieten een jaarronde bescherming. In en nabij het plangebied zijn geen nesten van Buizerd aangetroffen. Ook andere jaarrond beschermde nesten zijn niet aanwezig. Op en boven de vuilstort zijn Houtduif, Nijlgans en Huiszwaluw foeragerend waargenomen. In de waterpartij was een Blauwe reiger foeragerend aanwezig. De vuilstort en aanliggende agrarische percelen vormen geen essentieel foerageergebied voor vogels.

Tijdens het veldbezoek vloog een Scholekster met alarmerende roepen boven de vuilstort. Dergelijk gedrag duidt op bescherming van jongen. Mogelijk kan Kievit hier ook tot broeden komen. Overige weide- en akkervogels worden niet broedend verwacht.

De groensingel en het struweel is van beperkte waarde voor algemene broedvogels, aangezien deze vrij smal is en sterk onderhevig aan de wind. Het opgaand groen biedt potentieel broedgelegenheid voor enkele algemene vogels zoals Houtduif, Merel en Zanglijster. In de oeverzone van de zandwinplas bevindt zich een kolonie Oeverzwaluwen.

Effecten en vervolg

Jaarrond beschermde soorten

Er zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig. Negatieve effecten treden niet op.

Algemene broedvogels

Broedende vogels kunnen verstoord worden door het gebruik van de vliegbaan. De vliegbevingen kunnen door vogels als bedreigend worden ervaren. De modelvliegtuigen kunnen qua contouren worden geïnterpreteerd als jagende roofvogels. Ook het geluid dat geprodu-

¹ De term potenties heeft betrekking op het mogelijk voorkomen van beschermde soorten, waarvan met een quickscan de aanwezigheid niet met zekerheid kan worden vastgesteld. Met de term potentie wordt niet bedoeld op soorten die nu afwezig zijn, maar zich in de toekomst mogelijk kunnen vestigen. Op dergelijke soorten is de bescherming van de Flora- en faunawet niet van toepassing.

ceerd wordt met vliegtuigen met reguliere verbrandingsmotoren kan verstoring werken. Dit geldt niet voor de vliegtuigen met electromotoren.

De start van het vliegseizoen (vanaf 1 maart) ligt vòòr het begin van het broedseizoen van de hier aangetroffen en verwachte vogels. Er geldt geen standaardperiode voor het broedseizoen. In het algemeen wordt uitgegaan van de periode van 15 maart tot eind juli. Ook broedgevallen buiten deze periode zijn beschermd.

Omdat er al activiteiten op het terrein plaatsvinden voordat vogels beginnen met de bouw van hun nest, zullen vogels hun gedrag hierop afstemmen. Vogels die gevoelig zijn voor de verstoring door aanwezigheid van mensen of voor het vliegen met modelvliegtuigen, zullen op het terrein niet tot broeden komen. Deze vogels zullen uitwijken naar locaties waar dergelijke verstoring niet aanwezig is. Vogels die wel op het terrein, of binnen de invloedssfeer van de activiteiten, tot broeden komen, accepteren de verstoring die hier vanuit gaat.

Minder verstoringsgevoelige vogels zoals de te verwachten Merel en Zanglijster zullen naar verwachting binnen het territorium blijven en kunnen er, ondanks de verstoring, succesvol jongen grootbrengen. Daarbij is in de directe omgeving in voldoende mate soortgelijk broedgelegenheid aanwezig voor de te verwachten soorten in het plangebied.

2.3 VLEERMUIZEN

Verblijfplaatsen

Bebouwing en bomen met holtes ontbreken in het plangebied, zodat verblijfplaatsen van vleermuizen zijn uitgesloten.

Belangrijke vliegroutes

Het opgaand groen langs de vuilstortplaats loopt door in de bomenrij rondom de zandwinning. Echter staat de bomenrij niet in verbinding met een lijnvormig element vanuit dorpskernen, waardoor essentiële vliegroutes tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden niet worden verwacht.

Belangrijk foerageergebied

Mogelijk foerageren enkele soorten vleermuizen zoals Laatvlieger en Rosse vleermuis boven het plangebied. Deze vleermuissoorten vliegen meer in de openheid en zijn minder gebonden aan lijnvormige elementen ter oriëntatie. Gezien de openheid en terreinkarakteristiek fungeert het plangebied niet als essentieel foerageergebied voor vleermuizen.

Effecten en vervolg

Het plangebied heeft geen belangrijke waarde voor vleermuizen. De functie als mogelijk foerageergebied blijft intact. Aangezien vleermuizen uitsluitend 's nachts foerageren en de modelvliegclub alleen met daglicht vliegt, zijn negatieve effecten per definitie niet aan de orde.

2.4 GRONDGEBONDEN ZOOGDIEREN

Voorkomen

Het plangebied heeft geen waarde voor zoogdieren met een zwaarder beschermingsregime zoals de zwaar beschermde Das en Boomarmarter en de matig zwaar beschermde Steenarmarter en Eekhoorn. Daarbij zijn geen waarnemingen van deze soorten bekend in en nabij het plangebied (telmee.nl). Ook zijn er geen sporen zoals wissels, burchten en prooiresten aangetroffen die duiden op aanwezigheid van deze soorten met een zwaarder beschermingsregime. In het plangebied is uitsluitend geschikt leefgebied aanwezig voor enkele licht beschermde zoogdieren (zie 2.8).

Effecten en vervolg

Het plangebied heeft geen waarde voor zwaar en matig zwaar beschermde zoogdieren. Negatieve effecten zijn niet aan de orde.

2.5 REPTIELEN EN AMFIBIEËN

Voorkomen

De greppel aan de westzijde van de vuilstortplaats is niet jaarrond watervoerend en heeft geen waarde voor amfibieën. Met een schepnet is de waterpartij temidden van de vuilstort bemonsterd. Hierbij is een grote hoeveelheid larven van het 'groene-kikker-complex' aangetroffen. Gezien de omstandigheden van de waterpartij gaat het hier waarschijnlijk om de licht beschermde Bastaardkikker. De beschikbare verspreidingsgegevens geven geen waarnemingen van zwaar en matig zwaar beschermde amfibieën in en nabij het plangebied. Op 29 juni is een aanvullende luisterronde naar amfibieën uitgevoerd. De omstandigheden hiervoor waren goed; droog, windstil en warm met 20°C. Hierbij is bevestigd dat Bastaardkikker in de waterpartij voorkomt. Mogelijk vinden enkele algemene amfibieën overwinteringsplaatsen in de struweelrand rondom de vuilstortplaats. Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor reptielen.

Effecten en vervolg

Het plangebied biedt geen geschikte omstandigheden voor zwaar en matig zwaar beschermde amfibieën en reptielen. Negatieve effecten zijn niet aan de orde. In het plangebied komen enkele licht beschermde amfibieën voor, zie 2.8.

2.6 VISSEN

Voorkomen

De greppel aan de westzijde van de vuilstortplaats is niet jaarrond watervoerend en heeft geen waarde voor vissen. In de waterpartij te midden van de vuilstortplaats kunnen enkele algemene soorten vissen voorkomen. Er zijn geen geschikte omstandigheden voor streng en matig zwaar beschermde vissoorten aanwezig.

Effecten en vervolg

Aanwezigheid van beschermde vissen kan worden uitgesloten, waardoor negatieve effecten niet aan de orde zijn.

2.7 ONGEWERVELDEN

Voorkomen

Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor beschermde ongewervelden. Er zijn enkele algemeen voorkomend vlinders en libellen, zoals Klein koolwitje, Gewone oeverlibel en Viervlek aangetroffen. Deze algemene soorten kunnen zich voortplanten binnen het plangebied.

Effecten en vervolg

Aanwezigheid van beschermde vlinders, libellen en overige ongewervelden kan worden uitgesloten. Negatieve effecten zijn niet aan de orde.

2.8 LICHT BESCHERMDE SOORTEN

Voorkomen

Naast de in dit hoofdstuk behandelde matig en zwaar beschermde soorten, zal ook een aantal licht beschermde soorten voorkomen. In tabel 2 is hiervan een overzicht opgenomen.

Tabel 2. Overzicht van (mogelijk) voorkomende algemene soorten in het plangebied.

Soortgroep	Soort	Type waarneming
Zoogdieren	Ree <i>Capreolus capreolus</i>	Prenten aanwezig; drink- en rustplaats
	Konijn <i>Oryctolagus cuniculus</i>	Uitwerpselen aanwezig
	Mol <i>Talpa europaea</i>	Molshopen aanwezig
	Egel <i>Erinaceus europaeus</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
	Bosmuis <i>Apodemus sylvaticus</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
	Bosspitsmuis <i>Sorex araneus</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
	Veldmuis <i>Microtus arvalis</i>	Holletjes aanwezig
	Hermelijn <i>Mustela erminea</i>	Geschikt foerageergebied aanwezig
	Wezel <i>Mustela nivalis</i>	Geschikt foerageergebied aanwezig
	Bunzing <i>Mustela putorius</i>	Geschikt foerageergebied aanwezig
	Vos <i>Vulpes vulpes</i>	Burcht aanwezig
	Haas <i>Lepus europaeus</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
Soortgroep	Soort	Type waarneming
Amfibieën	Bruine kikker <i>Rana temporaria</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
	Bastaardkikker <i>Rana klepton esculenta</i>	Enkele adulte exemplaren en vele larven aanwezig
	Gewone pad <i>Bufo bufo</i>	Geschikt leefgebied aanwezig
	Kleine watersalamander <i>Lissotriton vulgaris</i>	Enkele exemplaren aanwezig

Effecten en vervolg

De negatieve effecten op licht beschermde planten en dieren zullen niet leiden tot het vernietigen van hele populaties. Het betreft allemaal algemene soorten waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Voor deze soorten geldt een algehele vrijstelling. Schade aan soorten waarvoor een vrijstelling geldt voor de Flora- en faunawet hoeft niet te worden gecompenseerd. Op deze soorten is de zorgplicht wel van kracht (artikel 2 Flora- en faunawet). De zorgplicht bepaalt dat men wilde planten en dieren zo min mogelijk schade dient te berokkenen.

De opdrachtgever wil met betrokken partijen een overeenkomst voor een aangepast maaibeleid afspreken, waarbij aandacht wordt besteed aan de aanwezige diersoorten.

3 CONCLUSIES

3.1 SAMENVATTING MATIG EN ZWAAR BESCHERMDE SOORTEN

In de tabel hieronder is een overzicht weergegeven van de zwaar en matig zwaar beschermde soorten die (mogelijk) in het plangebied voorkomen.

Tabel 3. Overzicht van (mogelijk) in het plangebied voorkomende zwaar of matig zwaar beschermde fauna.

Soortgroep	Soort	Functie	Beschermingsregime
Vogels	Alle broedvogels	Broedgelegenheid aanwezig	Steng beschermd

De overige in het plangebied gevonden en te verwachten soorten zijn licht beschermd. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet hoeft voor deze soorten niet te worden aangevraagd. De algemene zorgplicht (zie Bijlage 1) is dan wel van kracht.

3.2 SAMENVATTING VERVOLG

Algemene broedvogels

De voor broedvogels potentieel verstorende activiteiten starten reeds vòòr het broedseizoen van de te verwachten soorten. Dat betekent dat verstoringsgevoelige soorten er niet voor zullen kiezen binnen het terrein en de invloedsfeer van het gebruik tot broeden te komen. Er zijn voor deze soorten voldoende uitwijkmogelijkheden.

Minder verstoringsgevoelige vogelsoorten kunnen binnen het plangebied succesvol tot broeden komen. Het gebruik zoals dat is voorzien leidt daarmee niet tot overtreding van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet.

Licht beschermde soorten

Ten aanzien van de aanwezige licht beschermde soorten hoeven geen vervolgstappen te worden genomen. De zorgplicht is wel van kracht.

4 BRONNEN

Flora

Werkgroep Florakartering Drenthe, 1999. Atlas van de Drentsche Flora. Schuyt & Co Uitgevers en Importeurs BV, Haarlem / Werkgroep Florakartering Drenthe.

Vissen

Brouwer, T., B. Crombaghs, A. Dijkstra, A.J. Scheper en P.P. Schollemma, 2008. Vissenatlas Groningen Drenthe. Verspreiding van zoetwatervissen in Groningen en Drenthe in de periode 1980 - 2007. Uitgeverij Profiel, Bedum.

Amfibieën en reptielen

Creemers, R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (RAVON) (redactie), 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nederlandse fauna 9. Nationaal natuurhistorisch museum Naturalis, European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.

Zoogdieren

Lange, R., P. Twisk, A. van Winden en A. van Diepenbeek, 1994. Zoogdieren van West-Europa. KNNV Uitgeverij.

Kapteyn, K., 1995. Vleermuizen in het landschap. Over hun ecologie, gedrag en verspreiding. Schuyt & Co Uitgevers, Haarlem.

Vogels

DR-loket, 2009. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten Flora- en faunawet.

SOVON Vogelonderzoek Nederland 2002. Atlas van de Nederlandse Broedvogels 1998 - 2000. Nederlandse fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

Insecten

Dijkstra, A.C.J., J. de Vries en B.J. Hoentjen, 2003. Dagvlinders in Drenthe. Voorkomen en verspreiding 1990 - 2001. Uitgeverij PubliQue / Vlinderwerkgroep Drenthe.

Nederlandse vereniging voor Libellenstudie, 2002. De Nederlandse libellen (Odonata). Nederlandse fauna 4. Nationaal Natuurhistorisch museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.

Overig

Google Earth Pro. 2009 Tele Atlas.

BIJLAGE I FLORA- EN FAUNAWET

Wetsartikelen

Door de in april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet is de verplichting ontstaan om ruimtelijke plannen aan deze wet te toetsen. Het doel van de wet is om in het wild levende planten en dieren te beschermen. Voor dit project zijn de volgende artikelen van de wet relevant:

- Artikel 2 legt een zorgplicht op. Dat houdt in dat ingrepen zodanig worden uitgevoerd dat de beïnvloeding van de in het wild levende soorten planten en dieren minimaal is.
- Artikel 8 verbiedt het plukken, verzamelen, afsnijden, uitsteken, vernielen, beschadigen, ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen van beschermde inheemse planten.
- Artikel 9 verbiedt het doden, verwonden, vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen van beschermde inheemse dieren.
- Artikel 10 verbiedt het verontrusten van beschermde dieren.
- Artikel 11 verbiedt het beschadigen, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren van nesten of holen van beschermde inheemse dieren.
- Artikel 75 biedt de mogelijkheid ontheffing aan te vragen van de verbodsbepalingen.

Beschermingscategorieën

De Flora- en faunawet in samenhang met het Besluit en de Regeling beschermde dier- en plantensoorten biedt de mogelijkheid tot het verkrijgen van vrijstellingen en ontheffingen van die verboden, mits aan voorwaarden wordt voldaan. De volgende beschermingsregimes worden onderscheiden:

Licht beschermde soorten. Hieronder vallen de zogenaamde tabel 1-soorten. Dit betreft een aantal beschermde, maar algemene soorten in Nederland, waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Voor deze soorten geldt op voorhand een vrijstelling, mits bij ingrepen sprake is van de uitvoering van bepaalde werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud, bestendig gebruik of de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Matig beschermde soorten. Dit betreft soorten waarvoor niet op voorhand vrijstelling of ontheffing wordt verleend. Voor deze soorten geldt een vrijstelling, als volgens een door de Minister van LNV (thans EL&I) goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt. Als niet volgens een gedragscode wordt gewerkt, zal voor deze soorten een ontheffing aangevraagd moeten worden. Deze ontheffing wordt verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten (de zogenaamde lichte toets).

Zwaar beschermde soorten. Dit zijn soorten die vermeld zijn in bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten, alsmede soorten die voorkomen op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn alsmede de van nature binnen de Europese Unie voorkomende vogelsoorten. Een ontheffing met betrekking tot deze soorten wordt verleend als wordt voldaan aan drie criteria: 1) er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten; 2) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang; 3) er is geen andere bevredigende oplossing. Aan de alle drie de criteria moet worden voldaan. Deze vormen gezamenlijk de zogenaamde uitgebreide toets.

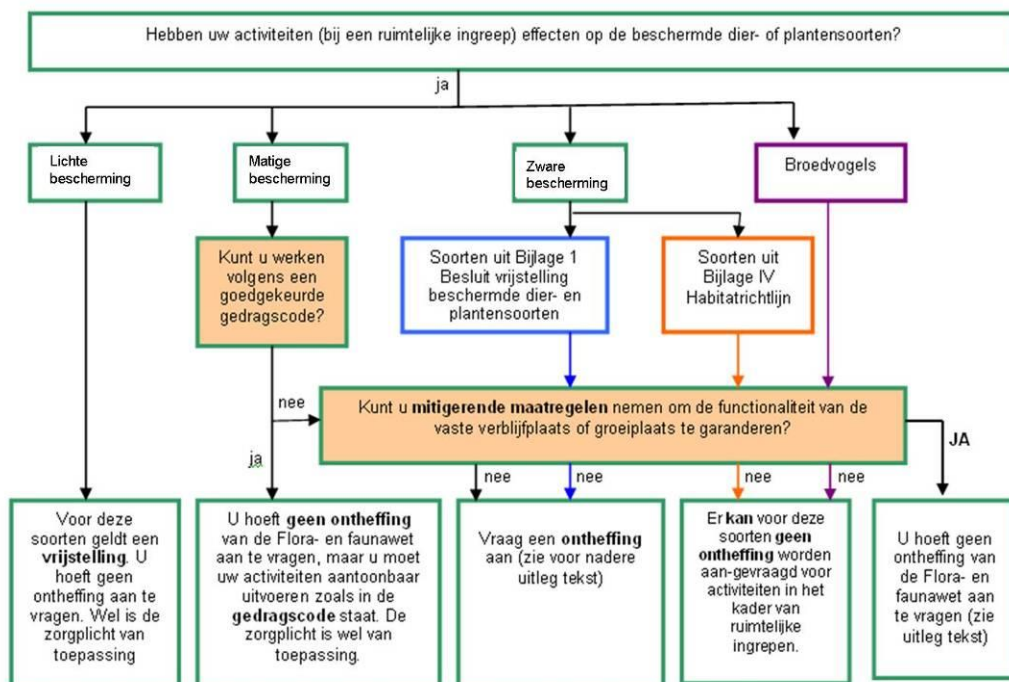
Broedvogels Voor vogels, evenals voor diersoorten genoemd op bijlage IV van de Habitatrichtlijn en bepaalde soorten die bij amvb zijn aangewezen, geldt ingevolge de Flora- en wet het zwaardere beschermingsregime. Dit beschermingsregime is aan de orde bij de ontheffingverlening. Werkzaamheden waarbij nesten of vaste rust- en verblijfplaatsen worden beschadigd, vernield, uitgehaald, weggenomen of verstoord, zijn op grond van artikel 11 Flora-

en faunawet verboden. Voor veel vogels wordt aangenomen dat zij alleen tijdens het broedseizoen een nestplaats respectievelijk een vaste rust- en verblijfplaats hebben en buiten deze periode niet. Om te voorkomen dat in strijd wordt gehandeld met het verbod van artikel 11 Flora- en faunawet, dient in dat geval het broedseizoen te worden ontzien. Voor een kleine groep vogels geldt dat zij hun nestplaatsen respectievelijk hun vaste rust- en verblijfplaatsen jaarrond in gebruik (kunnen) hebben. Deze plaatsen vallen dan ook jaarrond onder het beschermingsregime van artikel 11. De vogelsoorten waarvoor dit geldt, zijn door de Dienst Regelingen van het Ministerie van EL&I vermeld op de "Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep" van augustus 2009. Door het treffen van mitigerende maatregelen kan worden voorkomen dat in strijd wordt gehandeld met de verbodsbepaling van artikel 11 Flora- en faunawet. Indien aantasting of versterking van de nestplaats of de vaste rust- en verblijfplaats niet te voorkomen is, dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend.

TOETSINGSKADER FLORA- EN FAUNAWET

Stroomschema

Op 26 augustus 2009 is door het toenmalige ministerie van LNV een aangepast beoordelingschema voor de ontheffingsplicht bij ruimtelijke ingrepen gepubliceerd (Min. LNV, 2009). Centraal in deze beoordelingswijze staan de mitigerende maatregelen waarmee de functionele leefomgeving van beschermde planten en dieren behouden moet blijven. Pas als de effecten van de beoogde ruimtelijke ingrepen op beschermde soorten niet gemitigeerd kunnen worden, is er in het kader van de Flora- en faunawet sprake van een ontheffingsplicht. In het stroomschema in figuur A is de beoordelingswijze voor soorten met een verschillend beschermingsregime uitgewerkt.



Figuur A. Stroomschema van de werking van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen (op basis van: ministerie van LNV, 2009).

Mitigatie als uitgangspunt

Als er bij de effectenbeoordeling van een activiteit is vastgesteld dat negatieve gevolgen op beschermde soorten kunnen optreden (dat wil zeggen: overtreding van de verbodsbepalingen van artikel 8 t/m 12 in de Flora- en faunawet), zijn vervolgstappen aan de orde. Met uitzondering van de categorie 1 soorten, waarvoor een vrijstelling geldt, staat het treffen van mitigerende maatregelen hierbij steeds centraal. Mitigerende maatregelen zijn gericht op het voorkomen van negatieve gevolgen van een activiteit. Onder mitigatie valt bijvoorbeeld het aanpassen van de planning van de werkzaamheden op de aanwezigheid van beschermde soorten, het wegvangen van dieren voorafgaand aan werkzaamheden of het aanbieden van alternatieve verblijf- en foerageerplekken.

De mitigerende maatregelen zijn voldoende als de functionaliteit van het leefgebied continu behouden blijft. Belangrijke aspecten hierbij zijn:

- Het leefgebied omvat naast een voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats ook de foerageergebieden en de migratieroutes die nodig zijn om de verblijfplaats te gebruiken.
- Ook een tijdelijke achteruitgang als gevolg van de activiteit is niet toegestaan. De mitigatie moet dus al werken op het moment dat het negatieve effect van de activiteit optreedt.
- Over het succes van de mitigerende maatregel dient een hoge mate van zekerheid te bestaan. Deze zekerheid kan bijvoorbeeld verkregen worden door wetenschappelijk onderzoek of aantoonbare praktijkervaringen.

Procedures per beschermingscategorie

Uit figuur A. blijkt dat er bij elke beschermingscategorie op een andere manier invulling gegeven kan worden aan de mitigatie van effecten.

Licht beschermde soorten. Voor deze soorten geldt een algehele vrijstelling. Er geldt geen mitigatieverplichting. Wel is de zorgplicht van toepassing. Deze plicht houdt in dat iedereen bij al zijn handelen nadelige gevolgen voor alle in het wild levende dieren en planten zoveel mogelijk moet voorkomen. Het onnodig toebrengen van schade is niet toegestaan.

Matig beschermde soorten. Voor het uitvoeren van mitigerende maatregelen kan bij matig beschermde soorten worden teruggegrepen op een goedgekeurde gedragscode (of eventueel zelf een gedragscode worden opgesteld). Gedragscodes worden opgesteld door sectoren (zoals waterschappen, gemeenten of de bouwsector) en ter goedkeuring voorgelegd aan Dienst Regelingen. Iedereen kan gebruik maken van deze gedragscodes voor zover de betreffende activiteit en het effect hiervan op beschermde soorten in de gedragscode zijn opgenomen. De situatiespecifieke uitwerking van de mitigatie moet dan worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol. Als geen gedragscode beschikbaar is, geldt de werkwijze zoals bij zwaar beschermde -soorten is beschreven.

Zwaar beschermde soorten. Het werken volgens een gedragscode is bij zwaar beschermde soorten niet toegestaan. De mitigerende maatregelen moeten in dit geval worden vastgelegd in een activiteitenplan. In de praktijk zullen de mitigerende maatregelen die in een activiteitenplan worden vastgelegd veel overeenkomst vertonen met een werkprotocol voor matig beschermde soorten. Een wezenlijk verschil is dat er geen goedkeuring van Dienst Regelingen aan een activiteitenplan ten grondslag ligt. Formeel is deze goedkeuring niet nodig; met de uitvoering van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten immers voorkomen. Het Ministerie van EL&I adviseert echter wel om het activiteitenplan ter beoordeling aan Dienst Regelingen voor te leggen. Een positieve afwijzing van de aanvraag van Dienst Regelingen verkleint de kans op vertraging, bijvoorbeeld als er iemand bezwaar maakt tegen de plannen.

Vogels. Voor broedvogels bestaat de mitigatie in de regel uit het ontzien van de broedtijd of het treffen van maatregelen om te voorkomen dat vogels in het projectgebied tot broeden komen. Voor soorten met een jaarrond beschermde nestplaats is daarnaast een omgevingscheck vereist. Hierbij moet worden vastgesteld of de soort zelfstandig in de omgeving een

vervangend nest kan vinden. Is dat niet het geval dan moet een alternatief nest worden aangeboden. Als ook dat niet mogelijk is, geldt er een ontheffingsplicht.

Ontheffingsplicht

Op het moment dat de functionaliteit van het leefgebied van beschermde soorten met het uitvoeren van mitigerende maatregelen niet gegarandeerd kan worden, is er sprake van een ontheffingsplicht. De aanvraag voor een ontheffing, of bij een WABO-procedure voor een zogenaamde verklaring van geen bedenkingen, wordt door Dienst Regelingen op de volgende criteria beoordeeld:

1. De gunstige staat van instandhouding van de soort
2. Is er sprake van een wettelijk belang (niet voor matig beschermde soorten)
3. Is er een alternatieve oplossing (niet voor matig beschermde soorten).

Dienst Regelingen zal beoordelen of het wettelijk belang zwaarder weegt dan overtreding van de verbodsbepalingen.

Voor soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (dit betreft een aantal van de zwaar beschermde soorten, waaronder alle vleermuizen) alsmede voor broedvogels geldt dat ruimtelijke ingrepen geen wettelijk belang zijn voor een ontheffing. Er dient sprake te zijn van een zwaarder belang, zoals volksgezondheid, openbare veiligheid of grote redenen van openbaar belang. Als dit zwaardere belang niet aanwezig is, is voor deze soorten het uitvoeren van voldoende mitigerende maatregelen de enige manier om doorgang aan het initiatief te kunnen geven.

Rode lijsten

Soorten zijn opgenomen in Rode lijsten als ze worden bedreigd in hun voortbestaan. Deze lijsten omvatten verdwenen, ernstig bedreigde, bedreigde, kwetsbare en gevoelige planten en dieren in Nederland, verdeeld over achttien soortgroepen. Maatgevend voor plaatsing op deze lijst is mede de mate van afname van een soort in de afgelopen jaren. De Rode lijst biedt echter geen bescherming zoals de Flora- en faunawet dat doet. Voor het Ministerie van LNV zijn de Rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie streeft ernaar dat een volgende Rode lijst, die per soortgroep elke tien jaar verschijnt, kleiner zal zijn dan de huidige lijst. Hiertoe stimuleert het Ministerie dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen. Van de verschillende overheden en terreinbeherende organisaties mag worden verwacht dat zij bij beleid en beheer rekening houden met de Rode lijsten (Ministerie van LNV, 2004). In de Rode lijst worden diverse categorieën onderscheiden:

- ernstig bedreigd (EB): zeer sterk afgenomen en nu zeer zeldzaam;
- bedreigd (BE): sterk afgenomen en nu zeldzaam tot zeer zeldzaam, of zeer sterk afgenomen en nu zeldzaam;
- kwetsbaar (KW): matig afgenomen en nu vrij tot zeer zeldzaam, of sterk tot zeer sterk afgenomen en nu vrij zeldzaam;
- gevoelig (GE): stabiel of toegenomen maar zeer zeldzaam, of sterk tot zeer sterk afgenomen maar nog algemeen.

25 juni 2012

Vormgeving:
Joop Striker, Assen

Bijlage 5 Convenant Luchtverkeersleiding Nederland en RCMA

Convenant

Luchtverkeersleiding Nederland **Tussen** Modelvliegclub RCM Assen
en

Ingangsdatum: 11 maart 2013

1 Algemeen

Het doel van dit convenant is het vastleggen van procedurele en operationele afspraken tussen LVNL en de Modelvliegclub RCM Assen betreffende het uitvoeren van vluchten met modelvliegtuigen binnen een plaatselijk luchtverkeersleidinggebied.

Het gebruik van het in dit convenant benoemde modelvlieggebied zal plaatsvinden conform hetgeen is vastgelegd in de regelgeving, de afspraken en procedures zoals vastgelegd in dit convenant en de bij dit convenant behorende annexen.

2 Procedures

De procedures die worden toegepast door LVNL en de Modelvliegclub RCM Assen worden nader uitgewerkt in de bijlagen van deze coördinatie-overeenkomst:

- Annex A: Definities en afkortingen.
- Annex B: Voorschriften.

2.1 Uitgangspunten voor dit convenant

- LVNL is op grond van de Wet luchtvaart verantwoordelijk voor de veilige, vlotte en ordelijke afhandeling van het luchtverkeer.
- Op grond van artikel 2, onderdeel n, van de Regeling modelvliegen is het uitvoeren van een vlucht met een modelvliegtuig in luchtruim met klasse C toegestaan, mits op schriftelijk verzoek van belanghebbende een convenant is gesloten met de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt en de bestuurder zich houdt aan de afspraken in dat convenant.
- LVNL geeft voornoemde plaatselijke luchtverkeersleiding aan IFR- en VFR-vluchten in luchtruim met klasse C.
- LVNL dient bij het sluiten van een convenant te beoordelen of en onder welke voorwaarden het modelvliegen kan plaatsvinden zonder de veiligheid van het overige luchtverkeer in gevaar te brengen.
- De voorschriften en beperkingen zoals gesteld in de regeling modelvliegen blijven verder onverminderd van kracht.
- De modelvliegclub is zelf verantwoordelijk om na te gaan of andere besluiten of vergunningen van bijvoorbeeld provincies of gemeenten benodigd zijn, dan wel of provincies of gemeenten nadere regels hebben gesteld ten aanzien van modelvliegen.

3 Modelvlieggebied

Voor het modelvliegen mag alleen gebruik worden gemaakt van het volgende gebied:

Laterale begrenzing: Het gedeelte van de Amsterdam FIR gevormd door een cirkel met het middelpunt 53°03'20,00"N 006°33'57,00"E met een radius van 350 m. Dit gebied ligt in de gemeente Assen, binnen het plaatselijk luchtverkeersleidinggebied Eelde CTR (zie appendix van dit convenant).

Verticale begrenzing: Grond – 150 meter AGL

Luchtruimklasse: C

Verantwoordelijke ATS-unit: Eelde TWR/APP

4 Herziening en afwijkingen

Herziening van het convenant en van de annexen bij dit convenant vereist gezamenlijk schriftelijk akkoord van beide partijen.

5 Geldigheid

Het convenant wordt effectief op 25 februari 2013 en heeft een looptijd van twee jaar. Achttien maanden na inwerkingtreding van dit convenant treden partijen in onderhandeling over de voorwaarden waaronder een nieuw convenant kan worden gesloten.

6 Beëindiging

- 6.1 De Modelvliegclub RCM Assen kan dit convenant zonder opzegtermijn schriftelijk beëindigen.
- 6.2 LVNL kan dit convenant met onmiddellijke ingang en zonder nadere ingebrekestelling schriftelijk beëindigen indien een bestuurder zich niet aan de bepalingen in dit convenant houdt en daarmee de veiligheid van het overige luchtverkeer in gevaar brengt.
- 6.3 LVNL kan dit convenant met een opzegtermijn van 6 weken schriftelijk beëindigen indien luchtruimtechnische redenen daartoe noodzaken dan wel indien onvoorziene omstandigheden hiertoe noodzaken. Onder luchtruimtechnische redenen vallen in ieder geval veranderingen in de luchtruimstructuur alsmede een verhoging van luchtverkeersintensiteit.

7 Aansprakelijkheid

LVNL is niet aansprakelijk voor enige schade die de Modelvliegclub RCM Assen mocht lijden als gevolg van niet-tijdige verrichting van de uit dit convenant voortvloeiende prestaties of als gevolg van eventuele gebreken daarin, zulks behoudens opzet of bewuste roekeloosheid van LVNL of de personen waarvoor zij verantwoordelijk is.

8 Financieel

8.1 Vergoeding

Gelet op artikel 5.38 van de Wet luchtvaart is de Modelvliegclub RCM Assen een eenmalige vergoeding van € 50,00 verschuldigd aan LVNL voor het beoordelen van het gebruik van het luchtruim en het opstellen van deze verlenging van het convenant.

8.2 Betalingscondities

- 8.2.1 Op de tarieven wordt geen BTW in rekening gebracht, tenzij LVNL hiermee in strijd met de wet zal gaan handelen. BTW die door derden in het kader van dit convenant aan LVNL in rekening is gebracht, zal wel aan de Modelvliegclub RCM Assen worden doorberekend.
- 8.2.2 Betalingen geschieden conform de op de betreffende factuur vermelde betalingstermijn en de daarop vermelde bankrekening onder vermelding van het factuurnummer. Indien geen termijn is vermeld, geldt een betalingstermijn van 30 dagen na de datum van de factuur.
- 8.2.3 Indien het factuurbedrag niet of niet geheel op de uiterste betaaldatum is voldaan, zal de Modelvliegclub RCM Assen, zonder dat daartoe ingebrekestelling is vereist – van rechtswege in verzuim zijn en met ingang van de dag na genoemde betaaldatum over het factuurbedrag dan wel het onbetaald gelaten gedeelte daarvan een rente zijn verschuldigd van 2% over iedere maand of gedeelte daarvan dat de Modelvliegclub RCM Assen met betaling in verzuim is.
- 8.2.4 Daarnaast is de Modelvliegclub RCM Assen gehouden tot vergoeding van eventuele buitengerechtelijke incassokosten gelijk aan 15% van het gevorderde, zulks met een minimumbedrag van € 500,00 en onverminderd het recht van LVNL op vergoeding van proceskosten en vergoeding van overige schade.
- 8.2.5 Bezwaren tegen de hoogte van de factuur schorten de betalingsverplichting niet op. De Modelvliegclub RCM Assen zal zich nimmer kunnen beroepen op verrekening of enige korting ten aanzien van de door hem aan LVNL verschuldigde bedragen, tenzij uitdrukkelijk schriftelijk overeengekomen.

9 Ondertekening

Deze coördinatie-overeenkomst met annexen wordt geëffectueerd vanaf 28 februari 2013.

Schiphol, _____

Assen, _____

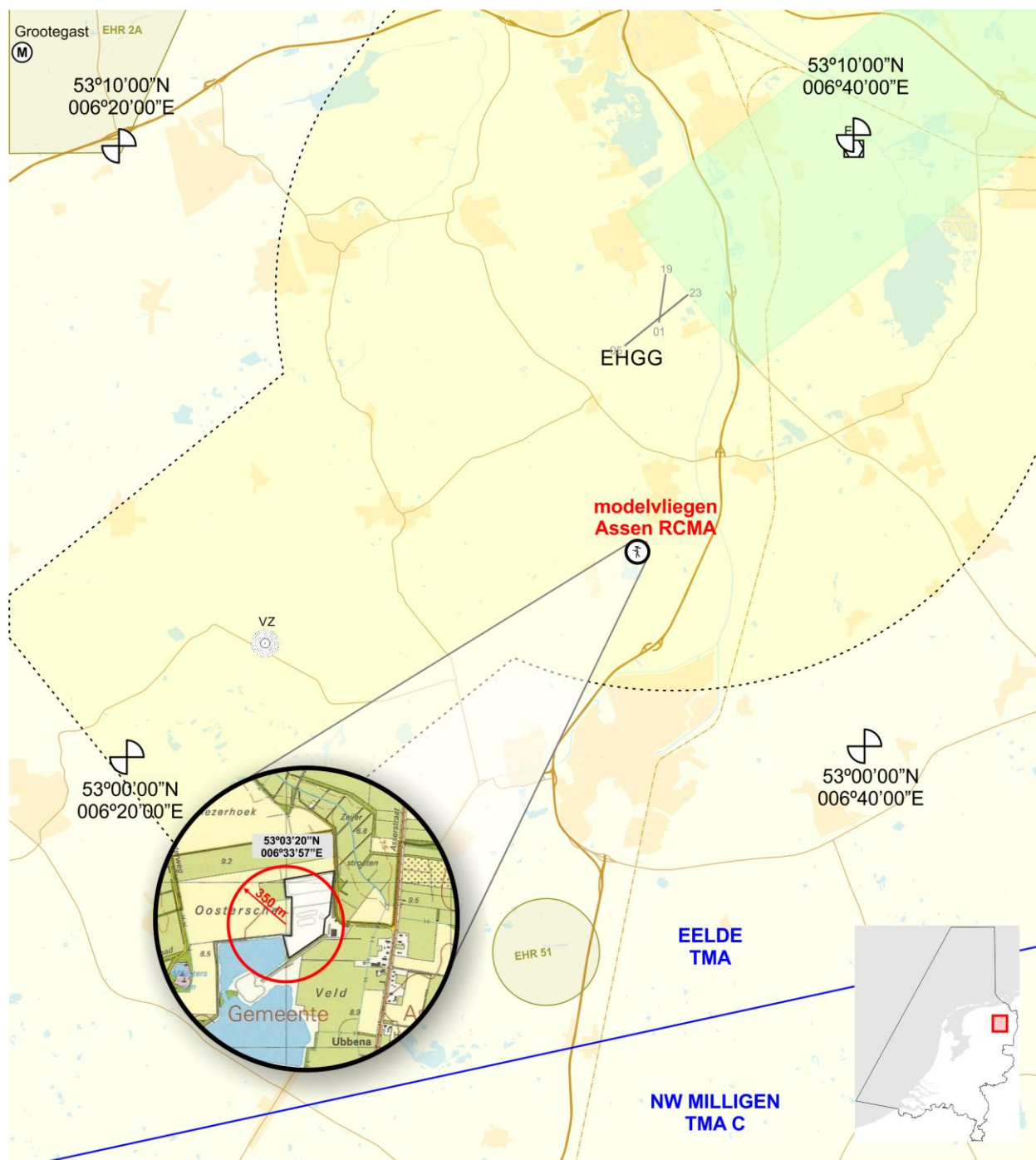
Dhr. L.J.G.M. Mooijman
General Manager Regio Unit
Luchtverkeersleiding Nederland

Dhr. J. Meinders
Voorzitter
Modelvliegclub RCM Assen

Lege bladzijde

Appendix 1

Modelvlieggebied Zoetermeer



Lege bladzijde

Annex A

Definities en Afkortingen

A.1 Definities

A.1.1 Bestuurder

Bestuurder van een modelvliegtuig als bedoeld in artikel 1 van de Regeling modelvliegen.

A.1.2 Luchtverkeersleiding Nederland

De publiekrechtelijke rechtspersoon zoals ingesteld bij de Wet luchtverkeer van 18 juni 1992 (staatsblad 1992, 368) gevestigd te Stationsplein Zuid-West 1001, Schiphol.

A.1.3 Modelvliegtuig

Een luchtvaartuig van geringe afmeting, waarvan de totale startmassa niet meer dan 25 kilogram bedraagt.

A.1.4 Modelvlieggebied

Het gebied als omschreven in artikel 3 van dit convenant.

A. 1.5 Plaatselijk luchtverkeersleidinggebied

Een luchtverkeersleidinggebied dat zich verticaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens.

A.2 Afkortingen

AIP	Aeronautical Information Publication
APP	Approach
ATS	Air Traffic Services
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
CTR	Control Zone
HSL	hogesnelheidslijn
IFR	Instrument Flight Rules
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland
TWR	Tower
VFR	Visual Flight Rules

Lege bladzijde

Annex B

Voorschriften

B.1 Soort luchtvaartuig

Er wordt gevlogen met een modelvliegtuig.

B.2 Vlieghoogte en coördinatie met Eelde TWR

De maximale toegestane vlieghoogte in het modelvlieggebied is 150 meter boven grondniveau. Begin en einde van het modelvliegen hoeft niet te worden gemeld aan Eelde TWR.

In verband met de veiligheid van het luchtverkeer dient de bestuurder te allen tijde eventuele aanwijzingen en voorwaarden van LVNL op te volgen.

B.3 Tijdstip

Modelvliegen in het modelvlieggebied is alleen toegestaan gedurende de daglichtperiode zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids AIP the Netherlands.

B.4 Zichtlimieten

Het gebruik van modelvliegtuigen in het modelvlieggebied is alleen toegestaan indien het grondzicht tenminste 5 kilometer is en de afstand van de modelvliegtuigen tot de wolken groter is dan 1500 meter horizontaal en 450 meter verticaal, zoals bepaald in de artikelen 42 en 43 van het Luchtverkeersreglement.

B.5 Overige verkeer

De bestuurder zorgt ervoor dat het modelvliegtuig vrij blijft van het overige verkeer.

B.6 Bekendmaking

De Modelvliegclub RCM Assen zorgt ervoor dat dit convenant bindend is voor alle bestuurders van de modelvliegclub en dat alle bestuurders op de hoogte zijn van de voorwaarden gesteld in dit convenant.

Lege bladzijde