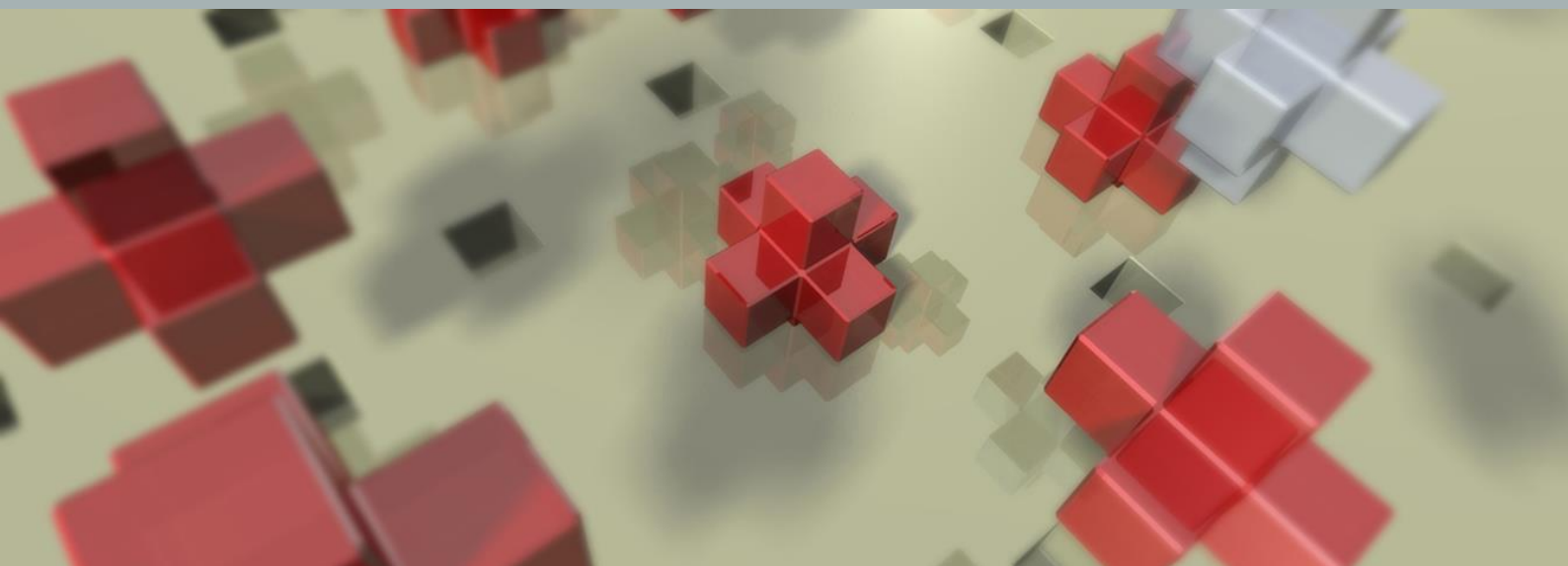


Zienswijzen notitie bestemmingsplan
“Zweefvliegveld, Vorstenboscheweg 10 Nistelrode”



INLEIDING

Het ontwerpbestemmingsplan “Zweefvliegveld, Vorstenboscheweg 10 Nistelrode” heeft met ingang van 12 mei 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode ontvingen wij 75 zienswijzen waarvan 71 gelijkloidend. In deze nota zijn deze zienswijzen samengevat en beantwoord. De nota voorziet tevens in een overzicht van aanpassingen.

Inhoudsopgave	pagina
INLEIDING	2
PUBLICATIE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN	4
ZIENSWIJZEN	5
OVERZICHT AANPASSINGEN	25
AMBTELIJKE WIJZIGINGEN	26
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Adressenlijst gelijklopende zienswijze	
Bijlage 2: notitie kwaliteitsverbetering landschap zweefvliegveld Nistelrode	

PUBLICATIE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

Gemeente Bernheze - Ontwerpbestemmingsplan 'Zweefvliegveld Vorstenboschweg 10 Nistelrode' - 11 mei 2016

Burgemeester en wethouders maken op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening de ter inzage legging bekend van het ontwerpbestemmingsplan "Zweefvliegveld Vorstenboschweg 10 Nistelrode".

Inhoud

Het plangebied is gelegen aan de Vorstenboschweg 10 in Nistelrode. De oppervlakte van het zweefvliegveld wordt wat vergroot, de uitbreiding in oppervlakte is nodig voor de groei van het aantal leden, maar ook voor het afgeven van een verklaring Veilig gebruik luchthaven door de inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Deze verklaring kan nu nog niet worden afgegeven omdat de huidige afmetingen niet voldoende zijn voor alle (zweef)vliegactiviteiten.

De Aeroclub wil de daarvoor noodzakelijke maatregelen voor het verkrijgen van de verklaring Veilig gebruik luchthaven combineren met een upgrading van het zweefvliegveld (uitbreiding van stalling (hangaar), het verbeteren van de ontsluiting en parkeren).

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in deze plannen.

Inzage

Het ontwerpbestemmingsplan ligt met ingang van 12 mei 2016 gedurende zes weken op afspraak ter inzage in het gemeentehuis aan De Misse 6 te Heesch. Het plan is digitaal raadpleegbaar en te downloaden via de website www.ruimtelijkeplannen.nl

(NL.IMRO.1721.BPZweefvliegveld-ow01).

Reageren

Gedurende de termijn van inzage kan iedereen op het ontwerpbestemmingsplan reageren door het indienen van een zienswijze. Deze kunt u richten aan de Gemeenteraad van Bernheze, Postbus 19, 5384 ZG te Heesch. Indien u uw zienswijze mondeling wilt geven kunt u een afspraak maken met de heer M. van den Elsen van het domein Beleid.

ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

p/a: Dijkstraat 12
Ingekomen 22 juni 2016

Het bestuur van WBE Nistelrode
Dhr. T. Fleskens (voorzitter)
p/a: Dijkstraat 12
5388 PH Nistelrode

Zienswijze:

1. Reclamant heeft bezwaar tegen de opdrachtverstrekking voor het opstellen van het ontwerpplan door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het lijkt er op dat 'de slager zijn eigen vlees keurt'. Dat is naar mening van reclamant in strijd met het algemeen belang.
2. De rode draad door het rapport uit zich in het bevestigen van het feit dat de uitbreiding van het vliegterrein past binnen de wettelijke kaders. Wettelijke kaders die, aldus reclamant, toetst aan een beperkt aantal biotische feiten en aannames. Dit zonder te kijken naar eventuele niet wenselijke ecologische gevolgen hiervan.
3. Bij de beschrijving van het plan wordt uitgegaan van verkeerde aannames. Zo wordt in paragraaf 2.1 van de toelichting over de houtwal ten zuiden van de grasbaan aangegeven dat deze onderdeel uitmaakt van het zweefvliegterrein. De onderhavige houtwal heeft een apart kadastraal nummer en is een bos in de zin van de Boswet. Noch qua perceel, noch qua terreintype is de houtwal een onderdeel van het zweefvliegterrein te noemen.
4. De houtwal is tijdens de toenmalige ruilverkaveling aangelegd als compensatie, voor de in dat kader op te ruimen houtsingels en kleine bosjes. Vellen van bomen, binnen welk beheerregime dan ook, valt onder de regelgeving van de Boswet en kan alleen op basis van een kennisgeving dan wel ontheffing in dat kader. Eventuele volledige velling dient conform de doelstelling van de boswet in bosareaal te worden gecompenseerd.
5. In de notitie "Kwaliteitsverbetering Landschap Zweefvliegveld Nistelrode" van 15 april 2016 wordt gesproken over waardevermeerdering van ruim € 200.000,- ten gevolge van de bestemmingsplanwijziging. Slechts 20% hiervan wil men als compensatie investeren. Reclamant merkt op dat het er alle schijn van heeft dat gemakshalve is vergeten om ook het economisch voordeel mee te tellen dat de luchthaven Eindhoven ondervindt door de zweefvliegers elders onder te brengen.
6. Op bladzijde 14 van de notitie wordt bij herhaling de suggestieve conclusie getrokken dat de ontwikkeling van extensieve recreatie past bij de natuurdoelstelling van het

gebied. De doelstelling van het Nationaal NatuurNetwerk, waartoe het grootste deel van het plangebied behoort, is primair bedoeld om als versterkte natuur behouden te blijven. Het omvormen naar een lager natuurdoeltype, gekoppeld aan een intensiever recreatief gebruik van de direct aanliggende omgeving, past niet binnen deze nationale doelstelling.

7. De voorgestelde ingreep van het kappen van bos, een sterke toename van activiteiten zowel op de grond als in de lucht leidt niet tot een kwalitatieve of kwantitatieve versterking van ecologische hoofstructuur in het betreffende gebied. Evenmin is sprake van landschappelijke en natuurlijke inpassingen wanneer het oppervlak van bestaande bebouwing en parkeergelegenheid wordt verdubbeld.
8. Er wordt gesteld dat het verlies van 1,5 hectare bos een verwaarloosbare hoeveelheid is. Hierbij wordt het verlies van de zuidelijk gelegen singel van circa 1 hectare niet meegeteld. Een oppervlakte van circa 2,5 hectare bos als verwaarloosbaar beschouwen op een totaaloppervlak van 25 hectare straalt minachting uit naar de aanwezige natuur.
9. Ten aanzien van de natuurontwikkeling gaat men uit van aannames, die niet stroken met de landelijke ervaringen. Kruiden en faunarijk grasland is een geheel ander natuurtype dan bloemrijk grasland en dient op een andere manier te worden beheerd. Reclamant is van mening dat indien dit een ecologische meerwaarde wil hebben, dit voldoende afgescheiden dient te zijn van de rest van het terrein. Het gaat namelijk niet alleen om de aanwezige planten maar ook om een bepaalde rust in en er omheen. De toenemende activiteiten werken contraproductief.
10. In de notitie wordt voorgesteld dat de Aeroclub de strook natuur gaat beheren. Dit is tegenstrijdig omdat Aeroclub, in het kader van vliegveiligheid, belang heeft bij een strakke grasmat. Kruiden en faunarijk grasland, laat staan bloemrijk grasland, is van een heel andere orde. Het is evident dat beheer door een andere, deskundige, partij plaats vindt.
11. Ten gevolge van het kappen van stroken bos, met name de noordelijke, verschuift ook de verstoringscontour in noordelijke richting en wordt een deel van het resterende bos ecologisch minder interessant.
12. De logica voor het kappen van het bos aan de noordzijde ontbreekt omdat de gebouwen al in het verlengde van de vluchtlijn staan.
13. Er wordt niets vermeld over de eventuele nieuwe locatie en het grondbeslag van de uitbreiding/ verbouwing. De ene keer spreekt men over een toename van maximaal 1.300 m², meer dan een verdubbeling, en in de notitie wordt over een vergroting van 930 m² gesproken. Het lijkt erop dat gekozen wordt voor de 'ruimste jas' om later niet in de knel te komen zitten terwijl voor iedere vorm van natuurcompensatie een zo minimaal mogelijke optie wordt aangedragen.
14. In het aanliggend bosgebied bevinden zich een tweetal bewoonde dassenburchten. Het is ook algemeen bekend dat deze dieren in bepaalde perioden van het jaar op het grasveld foerageren en dat de startende en landende vliegtuigen flink hinder ondervinden van de graafactiviteit van deze dieren op de grasbaan. Hierover is in de rapportage weinig tot niets terug te vinden.

15. Over mitigerende maatregelen die eventueel genomen zouden moeten worden om de das, in het kader van vliegveiligheid, van het veld te weren wordt niets genoemd.
16. Bij het weren van dassen op de grasbaan zal de das vaker eten zoeken op naburige akkers en weilanden. Dit resulteert in hogere schade. Vergoeding van schade via het faunafonds is slechts een beperkte mogelijkheid.
17. Aan de oostkant van de baan is nu een onderdoorgang voor dassen onder de Vorstebossheweg opgenomen. Om van deze passage gebruik te kunnen maken wisselen ze door de strook bos die nu nog langs de toegangsweg ligt. Uitbreiding van de bebouwing en parkeerplaats, hetzij op de bestaande plaats, hetzij op een locatie dicht bij de Vorstebossheweg, zal deze migratieroute nadelig beïnvloeden.
18. De aanleg van 10 kampeerplaatsen als voorgesteld in het plan is strijdig met de doelstellingen; behoud en herstel van landschappelijke- en natuurwaarden die relevant zijn voor het gebied. Er is geen directe noodzaak voor het toestaan van kamperen, in de omgeving is een ruim aanbod van kampeermogelijkheden beschikbaar.
19. In hoofdstuk 4.6 van de toelichting wordt gemeld dat ten aanzien van flora en fauna nog niet alle facetten zijn onderzocht. Reclamant vindt het jammer te moeten constateren dat de opstellers van het rapport niet de moeite hebben genomen om de aanwezigheid van bijzondere soorten als das, boommarter, ree, bosuil, havik, sperwer, buizerd te onderzoeken. Met name de ree-populatie zal door de toenemende drukte vaker wisselen met bosgebieden ten westen en oosten van het plangebied met een verhoogde kans op verkeersslachtoffers tot gevolg.

Reactie:

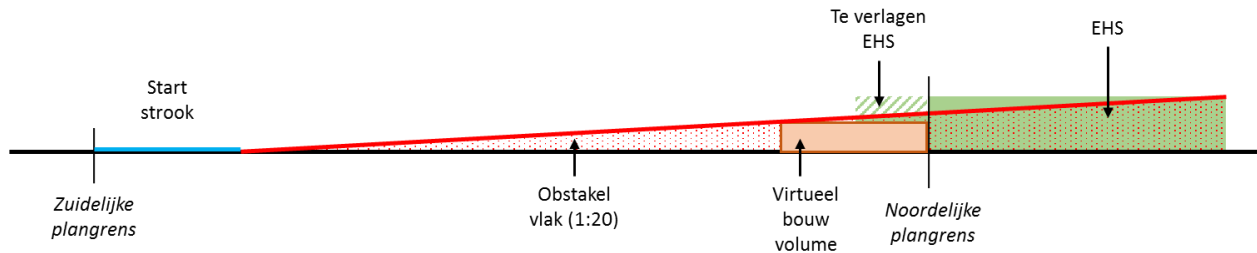
1. De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de uitplaatsing van de Eindhovense Aeroclub (zweefvliegclub) i.v.m. de beoogde groei van Eindhoven Airport voor het commerciële luchtverkeer. De provincie Noord-Brabant fungeert daarbij als portefeuillehouder om de uitplaatsing binnen Brabant gestalte te geven en financieel en operationeel te ondersteunen. Vanuit deze verantwoordelijkheid heeft de provincie opdracht gegeven voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
2. De uitbreiding (in oppervlakte) van het zweefvliegveld is een voorwaarde voor de operationele vliegveiligheid. Voor de uitbreiding wordt circa 0,84 hectare EHS verwijderd, zie kaart bij bijlage 2. Naar de kwaliteit van de EHS is onderzoek gedaan. Dit is vertaald in een financiële compensatie. Daarnaast vindt er een kwaliteitsverbetering van het landschap plaats.
3. De singel ten zuiden van de start- en landingsbaan heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied Bernheze de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie zweefvliegveld' en maakt dus planologisch gezien onderdeel uit van het zweefvliegveld. In verband met de vereiste operationele vliegveiligheid wordt de singel omgevormd tot grasland en blijft de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld' ter plaatse gehandhaafd.
4. Het beheer van de singel ten zuiden van de start- en landingsbaan is verwaarloosd. Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk of de Boswet (buiten de bebouwde

kom) van toepassing is voor deze houtopstand. Een nadere beoordeling van de bomen in de houtopstand (in areaalgrootte, lijnverband, aanwezige soorten en eventueel overige gegevens als leeftijd, plantafstand e.d. indien een kapmelding noodzakelijk blijkt) wordt uitgevoerd. Als de Boswet van toepassing is, zal een kapmelding gedaan worden.

5. De financiële compensatie i.v.m. verwijderen van de EHS en de kwaliteitsverbetering van het landschap zijn gebaseerd op de regels in de Verordening ruimte en de afspraken die in regionaal verband (Regionaal Ruimtelijk Overleg Noordoost-Brabant) zijn gemaakt over de invulling van kwaliteitsverbetering van het landschap bij ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied. Het economisch voordeel van de luchthaven Eindhoven speelt hierbij geen rol.
6. Daar waar binnen het plangebied de EHS wordt aangetast vindt natuurcompensatie plaats conform de regels van de Verordening ruimte. Er is volgens deze Verordening overigens binnen het plangebied geen sprake van de structuur Groenblauwe mantel, maar overwegend van de structuur Gemengd landelijk gebied.
7. De kwaliteitsverbetering van het landschap en de natuurcompensatie zijn gebaseerd op de regels in de Verordening ruimte. De Verordening ruimte biedt de mogelijkheid in plaats van fysieke compensatie financieel te compenseren. Overigens vindt er geen sterke toename van activiteiten (op de grond en in de lucht) plaats.
8. Er wordt uiteindelijk 0,5 hectare bos gekapt en de singel aan de zuidzijde wordt verwijderd. Voor zover dit leidt tot wijziging van de EHS vindt er financiële compensatie plaats. Binnen het plangebied wordt daarnaast circa 1,29 hectare nieuwe natuur ontwikkeld in de vorm van een 10-35 m brede strook kruiden- en faunairijk grasland (beheertype N12.02) die aan de noordrand van het plangebied een ecologisch waardevolle overgang vormt (als zoom- en mantelvegetatie) naar de aangrenzende bosvegetaties.
9. Het verlies aan bos wordt gecompenseerd door kruiden- en faunairijk grasland (beheertype N12.02) welke een ecologisch waardevolle overgang vormt tussen het bos en de korte vegetatie van de start- en landingsbaan. Deze vegetatie zal fungeren als een zoom langs de bosrand en zal daarmee een verrijking zijn voor de natuur binnen het plangebied en (directe) omgeving. De meeste soorten en soortgemeenschappen die het kruidenrijk- en faunairijk grasland zal bevatten (planten, insecten, kleine zoogdieren en struweelbroedende vogelsoorten) zullen weinig tot geen last hebben van (toegenomen) activiteiten daarbuiten. Gevoelige soorten, vaak grotere zoogsoorten als das, vos en ree en soorten vleermuizen, zullen gebruik kunnen maken van de zoomvegetatie in de perioden waarin deze soorten voornamelijk actief zijn (de schemer- en nachtperiode).
10. In een beheerplan/overeenkomst zal vastgelegd worden en inzicht gegeven worden op welke manier de zoomvegetatie beheerd gaat worden en door wie. In het kader van het bestemmingsplan is dit niet relevant.
11. Verwacht wordt dat met de kwaliteitsverbetering en de compensatie een verstorend effect van de ontwikkeling op aanwezige waarden van de EHS per saldo te verwaarlozen is, uitgezonderd een mogelijk verstorend effect op enkele beschermde soorten

die gebruik kunnen maken van de EHS binnen het plangebied en directe omgeving. Er vindt aanvullend flora- en faunaonderzoek plaats naar eventuele beschermde soorten.

12. De in het bestemmingsplan toegestane bouw mogelijkheden blijven binnen de obstakelzone (zie bijgaande illustratie). Daardoor is de veronderstelde relatie niet aan de orde.



13. Het bestemmingsplan laat maximaal 2.500 m² aan bebouwing toe, dit is inclusief het bestaande clubhuis en de bestaande hangaar. In de Notitie Kwaliteitsverbetering is van een verkeerde toename uitgegaan. De Notitie Kwaliteitsverbetering landschap zal hierop aangepast worden.

14, 15, 16, 17

Dit is onjuist. Er zijn tot op heden geen zodanig negatieve ervaringen met het medegebruik door de das van het grasland op de start- en landingsbaan, dat daswerende maatregelen getroffen moeten worden. Kortom de das wordt getolereerd als medegebruiker van het grasland en door de aanleg van een strook kruiden- en faunarijk grasland wordt het dassenbiotoop zelfs verbeterd. In de quickscan flora en fauna wordt aangegeven dat naar het precieze gebruik van het plangebied door das aanvullend onderzoek zal moeten plaatsvinden. Dit wordt meegenomen in het aanvullend onderzoek voor flora en fauna.

18. Er worden geen kampeerplaatsen aangelegd. Er wordt kleinschalig kamperen mogelijk gemaakt. Er mag geen bebouwing t.b.v. het kamperen worden opgericht. Er kan worden gekampeerd aan de randen van de start- en landingsbaan.
19. Ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 2

Dintherenseweg 41

Ingekomen 23 juni 2016

CHM van Wichen

Dintherenseweg 41

5388 VE Nistelrode

Zienswijze:

1. Op de tekening van de start en landingsactiviteiten is het start- en landingsgebied niet correct gesitueerd. In de praktijk vinden deze activiteiten plaats midden op het terrein. Dientengevolge zijn ook de opstijgroute en landingsroute incorrect, deze gaan beiden recht over Dintherseweg 41.
2. In de huidige milieuvergunning worden slechts motorstarts toegestaan op zaterdagen en op 6 zaterdagen per jaar mogen motorstarts ten behoeve van sleepvliegen worden uitgevoerd. Reclamant vraagt zich af waarom er nu rekening wordt gehouden met 990 starts en landingen en maakt hiertegen bezwaar.
3. Reclamant verwacht in het bestemmingsplan een maximaal aantal motorstarts en de dagen dat deze mogen plaatsvinden. Naar mening van reclamant kan bij 990 starts niet meer verdedigd worden dat het om een Zweefvliegverenging gaat omdat er dan 4 motorstarts en landingen per uur gemaakt moeten worden en er weinig tijd over blijft voor zweefvliegers zonder motor.
4. De geluidsmetingen hebben slechts op het terrein plaatsgevonden en niet bij de woning op Dintherenseweg 41. Het geluid op de gevel van omwonenden moet een integraal onderdeel uitmaken van het bestemmingsplan.
5. Blad 2 en 3 van de zienswijze, gedateerd 2 juni 2016, is gelijklopend aan de zienswijze als behandeld onder 3. Voor een samenvatting van dit deel van de zienswijze wordt dan ook verwezen naar zienswijze 3.

Reactie:

1. Figuur 1 uit het rapport "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" van Adecs Airinfra geeft niet de huidige situatie weer, maar is een schets van de situatie zoals toen verondersteld na uitbreiding van het huidige zweefvliegterrein volgens het conceptinrichtingsplan. De toekomstige ligging van de sleepstrook na uitbreiding van het zweefvliegveld zoals aangenomen in het onderzoek van Adecs Airinfra is bepalend voor de ligging van de routes. Omdat de sleepstrook in het onderzoek meer naar het zuiden is verplaatst, zijn de start- en landingsroutes ook enigszins naar het zuiden verschoven en liggen ze niet meer precies over de Dintherseweg 41. Er wordt echter benadrukt dat de uitgangspunten die in het onderzoek van Adecs Airinfra zijn gebruikt niet overeen hoeven te komen met de uiteindelijke situatie na uitbreiding van

het zweefvliegveld volgens het bestemmingsplan (en uiteindelijk de aanvraag van de Luchthavenregeling). Of een aanpassing van de ligging van de sleepstrook en van de vliegroutes noodzakelijk is, zal worden bepaald tijdens het proces van uitbreiding van het zweefvliegveld en aanvraag van de Luchthavenregeling. De ligging van de sleepstrook en van de start- en landingsroutes hebben geen invloed op de conclusie van het onderzoek. Zowel de geluidscontour van 56 dB(A) Lden als de 10^{-6} PR-contour vallen in beide situaties zeer ruim binnen het luchthavengebied, zodat kan worden volstaan met de aanvraag van een Luchthavenregeling.

2. In het bestemmingsplan moet aangetoond worden dat een maximale planologisch invulling van het plangebied voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Om dit aan te tonen is gebruik gemaakt van het onderzoek “Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode” van Adecs Airinfra. Dit onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of voor het zweefvliegveld een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling aangevraagd moet worden. In het onderzoek van Adecs Airinfra is geen rekening gehouden met het aantal dagen waarop sleepverkeer is toegestaan, omdat alleen het jaarlijkse aantal vliegtuigbewegingen van belang is in het onderzoek en niet wanneer ze zouden mogen plaatsvinden. Dit heeft namelijk geen invloed op de uitkomst van de berekeningen. De uitgangspunten in het onderzoek zijn een aanname. Afspraken over bijvoorbeeld het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen, de maximale hoeveelheid geluid en de dagen waarop sleepstarts zullen worden toegestaan, zullen in overleg worden bepaald en kunnen worden vastgelegd in de toekomstige Luchthavenregeling om zo de geluidshinder voor de omwonenden van het zweefvliegveld tot een minimum te beperken. Er wordt benadrukt dat de 990 vliegtuigbewegingen (waarvan 760 bewegingen van sleepvliegtuigen zijn en 230 bewegingen van ander (motor)zweefvliegverkeer) een veelvoud zijn van het huidige aantal gemotoriseerde vliegtuigbewegingen, dat plaatsvindt op zweefvliegveld Nistelrode. Door een geluidsen externe veiligheidsberekening te maken met een veelvoud van het huidige aantal vliegtuigbewegingen is aangetoond dat zelfs bij grotere aantallen bewegingen kan worden volstaan met een Luchthavenregeling omdat de 56 dB(A) Lden-contour en de 10^{-6} PR-contour zeer ruim binnen het luchthavengebied vallen. Onderstaande tabel is overgenomen uit het ontwerpbestemmingsplan “Zweefvliegveld Vorstenbossheweg 10 Nistelrode” (18 april 2016) en geeft het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen weer tussen 2013-2015.

	2013	2014	2015
<i>Vliegdagen</i>	61	65	71
<i>Lierstarts</i>	2.369	3.466 (inclusief starts opleiding voor derden)	3.254
<i>Sleepstarts</i>	53	43	42
<i>Zelfstarts</i>	55	44	81

- 3,4 Het geluidsonderzoek van Adecs Airinfra bestaat niet uit geluidsmetingen. Het bevat een geluidsberekening van de (toekomstige) totale hoeveelheid geluid voor een heel jaar veroorzaakt door alle vliegtuigbewegingen in dB(A) Lden. Het is een maat waarin de geluidsbelasting rondom het zweefvliegveld wordt uitgedrukt, maar het is geen geluidsmeting. De geluidsberekening beperkt zich niet alleen tot het zweefvliegveld zelf, maar ook de omgeving rondom de luchthaven is meegenomen door middel van een gehanteerd rekengebied van circa 2,5 kilometer x 1,5 kilometer waarbinnen ook woningen gelegen zijn. De conclusie van het geluidsonderzoek is dat de geluidsbelasting na uitbreiding van het zweefvliegveld zich vooral op het zweefvliegveld zelf zal bevinden en dat de geluidsoverlast buiten de grenzen van het luchthavengebied zeer beperkt zal zijn. Volgens de wet- en regelgeving gaat het bij de bepaling van het geluidsniveau op de gevel van woningen van omwonenden om een cumulatie (optelling) van het geluid veroorzaakt door het vliegverkeer, het spoorwegverkeer, het wegverkeer en industrielawaai en wordt een cumulatie gedaan als een woning in een gebied ligt waar sprake zou kunnen zijn van geluidsoverlast door meerdere geluidsbronnen. Dat is niet het geval bij Dintherseweg 41.
5. Blad 2 en 3 van de zienswijze, gedateerd 2 juni 2016, is gelijkkluidend aan de zienswijze als behandeld onder 3. Voor een samenvatting van dit deel van de zienswijze wordt dan ook verwezen naar zienswijze 3.

Zienswijze 3

Achterstraat 34

Ingekomen 6 juni 2016

Dhr. v/d Braak/ mevrouw E. v/d Braak – v/d Ven en 74 anderen (zie bijlage 1 voor adressenlijst)

Achterstraat 34

5388 TP Nistelrode

Zienswijze:

1. Reclamanten hebben bezwaar tegen de opdrachtverstrekking voor het opstellen van het ontwerpplan door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het lijkt er op dat 'de slager zijn eigen vlees keurt'. Dat is naar mening van reclamanten in strijd met het algemeen belang.
2. In het ontwerpplan wordt geconcludeerd dat één en ander voldoet aan de daaraan te stellen eisen en dat er planologisch geen bezwaar bestaat. Reclamanten delen die opvatting niet. Het ontwerpplan is volgens reclamant in strijd met de Verordening Ruimte.
3. Er ontbreekt een gedegen geluidsrapport waarin de bestaande –vergunde- situatie wordt beschreven en de toekomstige situatie ontbreekt.

4. Reclamanten vragen zich af of de inrichting, met inbegrip van de uitbreiding, niet MER-plichtig is.
5. Het rapport "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" omvat enkel het gemotoriseerd vliegverkeer van en naar het zweefvliegveld. Dit valt niet onder de werkingssfeer van de milieuvergunning. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gemeld dat het zweefvliegveld inclusief uitbreiding dient te voldoen aan het Activiteitenbesluit. Het is echter niet duidelijk of de geldende geluidsgrenswaarden in het kader van het milieuspoor daadwerkelijk worden nageleefd.
6. Onduidelijk is of er sprake zal zijn van een akoestisch aanvaardbaar woon-en leefklimaat in het kader van het ruimtelijk spoor. Duidelijkheid hierover en motivering daarvan is strikt noodzakelijk.
7. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd op het gebied van water, parkeren, flora- en fauna, provinciaal beleid enz. In de stukken met geen woord gerept over het belang van de bewoners van het gebied die hinder zullen ondervinden van het zweefvliegveld. Reclamanten hebben bezwaar tegen het ontbreken van een ruimtelijke toets vanuit het belang van de bewoners van het gebied en over de wijze waarop hun privacy wordt aangetast. In dit opzicht is er sprake van een ernstig motiveringsgebrek.
8. Er ontbreekt ten onrechte een motivering van het gestelde dat de aeroclub Nistelrode gezond groeit. Een concrete nominatieve opgave van het aantal leden op bijvoorbeeld op 1 januari 2015 en op 1 januari 2016 ontbreekt om de stelling van groei te onderbouwen. Medewerking vanuit de provincie is met name ingegeven door het feit, dat de aeroclub Eindhoven niet meer welkom is op Eindhoven airport als gevolg van intensivering van het vliegverkeer.
9. Onderzoek naar de alternatieve vestigingsmogelijkheden ontbreekt. Het belang van een goede ruimtelijke ordening vergt dat alternatieven onderzoeken moeten worden gedaan alvorens te gaan ingrijpen in het landschap rondom het vliegveld Nistelrode. Er is geen enkele reden aan te wijzen waarom dit zweefvliegveld moet worden beschouwd c.q. aangewezen als het primaire provinciale zweefvliegveld.
10. Blijkens de toelichting wil de gemeente de noodzakelijke maatregelen benutten om de toeristische recreatieve meerwaarde van het zweefvliegveld (kijkers) te kunnen vergroten. Reclamanten hebben hier bezwaar tegen omdat niet is onderzocht welke consequenties dit heeft op de omgeving.
11. Het huidige zweefvliegterrein zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied wordt in alle richtingen uitgebreid. Tegen het aantasten van de EHS ten behoeve van deze uitbreiding hebben reclamanten bezwaar. Dit temeer omdat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Het gebruik zal veel intensiever worden dan tot nu toe.

Reactie:

1. De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de uitplaatsing van de Eindhovense Aeroclub (zweefvliegclub) i.v.m. de beoogde groei van Eindhoven Airport voor het commerciële luchtverkeer. De provincie Noord-Brabant is portefeuillehouder om de uitplaatsing binnen Brabant gestalte te geven en financieel en operationeel te on-

dersteunen. Vanuit deze verantwoordelijkheid heeft de provincie opdracht gegeven voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

2. Het ontwerpplan is getoetst aan de Verordening Ruimte en voldoet. Dit is in de toelichting bij het plan beschreven en verantwoord.
3. Voor de toekomstige situatie van het zweefvliegveld zal een Luchthavenregeling moeten worden aangevraagd. Aan de vaststelling van een Luchthavenregeling is een uitgebreid toetsingskader verbonden. Een onderdeel hiervan is dat zal moeten worden bewezen met behulp van een geluidsberekening dat de geluidscontour van 56 dB(A) Lden na uitbreiding van het zweefvliegveld binnen het luchthavengebied is gelegen. Deze geluidsberekening is opgenomen in het onderzoek "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" van Adecs Airinfra.
4. Er is op basis van de Wet milieubeheer geen sprake van een m.e.r.-plicht. De m.e.r.-plicht voor de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart is gekoppeld aan een structuurvisie (plannen) en een Luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart. Voor het zweefvliegveld moet een Luchthavenregeling aangevraagd worden en geen Luchthavenbesluit. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht.
5. Het bovengenoemde rapport van Adecs Airinfra heeft als één van de doelen om de geluidsbelasting na uitbreiding van het zweefvliegveld in kaart te brengen. De reden waarom zweefvliegtuigen niet worden meegenomen in de geluidsberekening is omdat het geluid van zweefvliegtuigen door het ontbreken van een motor verwaarloosbaar is ten opzichte van het geluid van motorvliegtuigen. In het rapport is verder onderzocht of uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen zal voldoen aan de wet- en regelgeving, dus aan de eisen die worden gesteld aan het aanvragen van een luchthavenregeling. Wat betreft de geluidsbelasting wordt aan de eisen voldaan omdat de 56 dB(A) Lden-contour na uitbreiding van het zweefvliegveld nog steeds zeer ruim binnen het luchthavengebied zal liggen. Het zweefvliegveld moet als inrichting (zweefvliegveld) voldoen aan het Activiteitenbesluit. Dit betekent dat het grondgebonden geluid (zoals geluid geproduceerd door aanwezige industrie en het taxiën van vliegtuigen) aan normen moet voldoen die zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit. Op basis van het Activiteitenbesluit moet op een afstand van 50 meter voldaan worden aan de normen zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. Het gaat hierbij om het grondgeluid van het zweefvliegveld. Wanneer er zich woningen van derden op een korte afstand bevinden, moet door middel van akoestisch onderzoek aangetoond worden dat voldaan kan worden aan de normen. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op een afstand van 90 meter vanaf de rand van het plangebied. Er is geen akoestisch onderzoek nodig om aan te tonen dat voldaan wordt aan de normen uit het Activiteitenbesluit. Het vliegtuiggeluid tijdens het starten en landen van vliegtuigen valt echter niet onder het Activiteitenbesluit maar onder de Wet luchtvaart. Volgens deze wet moet bij een vliegveld waarvoor een Luchthavenregeling wordt aangevraagd de 56 dB(A) Lden-contour binnen het luchthavengebied vallen wil het aan de gestelde eisen voldoen. Uit het geluidsrapport "Geluid en externe veiligheid

zweefvliegveld Nistelrode” van Adecs Airinfra blijkt dat hieraan wordt voldaan.

6. Het woon- en leefklimaat wordt vanuit de Wet luchtvaart beschermd door onderscheid te maken tussen het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling voor het gemotoriseerde vliegverkeer dat stijgt en landt. Daarnaast wordt het geluid afkomstig van het zweefvliegveld (op de grond) getoetst aan het Activiteitenbesluit. Een luchthavenbesluit is nodig als de geluidsnormen of veiligheidsrisico's van de luchthaven bepaalde grenzen overschrijden. Dit is voor het zweefvliegveld Nistelrode niet het geval. De geluidscontour (56 dB(A) Lden maat voor geluid) valt binnen het luchthavengebied. Voor het zweefvliegveld Nistelrode moet een Luchthavenregeling aangevraagd worden. Voor het Activiteitenbesluit wordt verwezen naar de beantwoording onder 5. Conform de methode Miedema is er sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat indien de gecumuleerde geluidsbelasting van industrie, spoorwegverkeer, vliegverkeer en wegverkeer lager is dan 50 dB(A). Voor een woning vlakbij het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Dintherseweg 35) en voor een woning verder weg van het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Achterstraat 34) kan een inschatting worden gemaakt van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierbij worden de bijdrage van industrielawaai en spoorverkeer buiten beschouwing gelaten aangezien er geen spoor of industrie dichtbij de woningen gelegen is. Uit de geluidsberekeningen beschreven in het geluidsrapport van Adecs Airinfra blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruik maakt van zweefvliegveld Nistelrode op de Dintherseweg 36,3 dB(A) Lden bedraagt en op de Achterstraat 8,2 dB(A) Lden. Het is onbekend wat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is ter plaatse van de woningen. Gezien de landelijke locatie van het zweefvliegveld en de woningen is de verwachting dat deze niet hoog zal zijn. Op basis van de Wet geluidhinder is een geluidsbelasting van 48 dB(A) of lager op de gevel altijd toegestaan ten gevolge van wegverkeer. In de voorbeeldberekening is derhalve met 48 dB(A) gerekend, maar naar verwachting zal de heersende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer lager zijn. Bij een cumulatieberekening worden de bijdragen van alle geluidsbronnen “omgeschaald” volgens een bepaalde rekenformule om het te kunnen vergelijken met de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In dit geval wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dan:

- $0,98 \cdot 36,3 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 42,6 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $0,98 \cdot 8,2 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 15,1 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

De geluidscumulatie ten gevolge van het wegverkeer en het vliegtuigverkeer is dan:

- $L_{cum} = 10 \cdot \log \left(10^{\frac{42,6}{10}} + 10^{\frac{48,0}{10}} \right) = 49,1 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $L_{cum} = 10 \cdot \log \left(10^{\frac{15,1}{10}} + 10^{\frac{48,0}{10}} \right) = 48,0 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

De conclusie die hieruit kan worden getrokken, is dat als de omwonenden geen hinder van het wegverkeer ervaren, dat de verwachting is dat er na uitbreiding van het zweefvliegveld nog steeds een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal zijn

- rondom het zweefvliegveld omdat de geluidscumulatie kleiner dan 50 dB(A) zal zijn.
7. Er is geen wet- en regelgeving op het gebied van privacy. Op een hoogte van 100 tot 500 meter boven percelen zijn personen niet goed waarneembaar. Tijdens een landing is de piloot geconcentreerd op de landingsbaan en een eventuele passagier over het algemeen ook. Afscherming van percelen van boven af is niet mogelijk maar de afstanden die de vliegtuigen aanhouden zijn dusdanig groot dat geen zodanige aantasting van de privacy zal ontstaan dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
 8. Op 1 januari 2013 telde de ACN 75 vliegende en niet-vliegende leden. Op 1 januari 2016 telde de ACN 95 vliegende en niet-vliegende leden plus 10 op de wachtlijst. Het ligt in de verwachting dat, ook als gevolg van de sluiting van Eindhoven Airport als zweefvliegveld bovengenoemde groeitrend de komende jaren zich zal doorzetten.
 9. Er is naar verschillende bestaande en nieuwe locaties (o.a. twee in Vught) verkennend onderzoek uitgevoerd. Uiteindelijk is geconstateerd dat koppeling aan een bestaande zweefvlieglocatie voor Noord-Brabant de minste extra aantasting van natuur en de minste extra kosten met zich mee zou brengen.
 10. Het gaat om kleinschalige extensieve recreatie. Dat vindt nu ook al plaats. Ook nu al is het voor recreanten mogelijk om het zweefvliegveld te bezoeken. We willen het nu nog wat aantrekkelijker, maar ook veiliger maken voor mensen om ter plekke te komen kijken. En niet dat ze naast de Vorstenboscheweg gaan staan kijken, wat onveilige situaties oplevert.
 11. Het gebruik zal niet, of slechts in zeer beperkte mate intensiever worden.

Zienswijze 4

Brandsestraat 10
Ingekomen 7 juni 2016

A.J. Vorsterbosch
Brandsestraat 10
5388 TR Nistelrode

Zienswijze:

1. Het gevolg van de uitbreiding van het zweefvliegveld zal zijn dat de overlast voor de omgeving, die volgens reclamant al jaren wordt ondervonden, meer zal toenemen.
2. Reclamant vindt het opvallend dat het voornemen respectievelijk dit onderwerp geen actieve voorlichting heeft plaats gehad. Reclamant zijn enkel de publicaties uit 2015 en 2016 bekend waaruit blijkt dat de Eindhovense Aeroclub aansluit bij de Aeroclub Venlo.

3. De gemeenteraad is als enige bevoegd om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze gemeenteraad is er ook als enige toe verplicht om er voor te waken dat individuele belangen de overhand krijgen ten opzichte van het algemeen belang. In dit geval het belang van een groot aantal bewoners van het buitengebied van met name het dorp Nistelrode.
4. Reclamant heeft bezwaar tegen de opdrachtverstrekking voor het opstellen van het ontwerpplan door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. Het lijkt er op dat 'de slager zijn eigen vlees keurt'. Dat is naar mening van reclamanten in strijd met het algemeen belang.
5. Reclamant wijst op de praktijk van alle dag waarbij een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de kosten voor een ruimtelijke ontwikkeling. Reclamant zijn geen gevallen bekend waarbij de provincie de kosten voor een ruimtelijke ontwikkeling voor haar rekening neemt. Er is strijd met het gelijkheidsbeginsel.
6. Elk initiatief wordt langs de maatlat van de Verordening Ruimte gelegd. Reclamant wijst op artikel 3 van de verordening en is van mening dat in het plan de noodzakelijke verantwoording zoals omschreven en vereist niet bevat. Er is sprake van een ernstig motiveringsgebrek.
7. De ingreep in het landschap en verschillende (natuur)waarden is naar mening van reclamant niet met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit elders te compenseren. Niet voor niets zijn in het vigerend bestemmingsplan de contouren bepaald zoals thans opgenomen en de aanwezige (natuur)waarden deels met een dubbelbestemming beschermd.
8. Tegen het aantasten van de EHS ten behoeve van deze uitbreiding hebben reclamanten bezwaar. Dit temeer omdat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Het gebruik zal veel intensiever worden dan tot nu toe.
9. In het ontwerpplan wordt geconcludeerd dat één en ander voldoet aan de daaraan te stellen eisen en dat er planologisch geen bezwaar bestaat. Reclamant deelt die opvatting niet. Het ontwerpplan is volgens reclamant in strijd met de Verordening Ruimte.
10. Er ontbreekt een gedegen geluidsrapport waarin de bestaande –vergunde- situatie wordt beschreven en de toekomstige situatie ontbreekt.
11. Reclamant meent dat de inrichting, met inbegrip van de uitbreiding MER-plichtig is. Ten onrechte is geen motivering gegeven waarom geen sprake zou zijn van een MER-plicht. Er is immers sprake van een besluit op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Luchtvaartwet. Er is immers een luchtvaartbesluit nodig. Op dit onderdeel is sprake van een motiveringsgebrek.
12. Het rapport "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" omvat enkel het gemotoriseerd vliegverkeer van en naar het zweefvliegveld. Dit valt niet onder de werkingssfeer van de milieuvergunning. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt gemeld dat het zweefvliegveld inclusief uitbreiding dient te voldoen aan het Activiteitenbesluit. Het is echter niet duidelijk of de geldende geluidsgrenswaarden in het kader van het milieuspoor daadwerkelijk worden nageleefd.

13. Onduidelijk is of er sprake zal zijn van een akoestisch aanvaardbaar woon-en leefklimaat in het kader van het ruimtelijk spoor. Duidelijkheid hierover en motivering daarvan is strikt noodzakelijk.
14. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd op het gebied van water, parkeren, flora- en fauna, provinciaal beleid enz. In de stukken met geen woord gerept over het belang van de bewoners van het gebied die hinder zullen ondervinden van het zweefvliegveld. Reclamant heeft bezwaar tegen het ontbreken van een ruimtelijke toets vanuit het belang van de bewoners van het gebied en over de wijze waarop hun privacy wordt aangetast en hun veiligheid wordt beschermd. Veel bewoners maken zich zorgen over de toename van de kansen op vliegtuigongelukken.
15. Door het gebruik van drones en ander vliegen materieel dat in de leefomgeving van reclamant mag worden gebruikt kunnen zweefvliegtuigen gaan conflicteren met alle gevolgen van dien. Reclamant vindt het onbegrijpelijk dat dit soort aspecten in de planologische afweging op geen enkele wijze een rol speelt.
16. Er ontbreekt ten onrechte een motivering van het gestelde dat de aeroclub Nistelrode gezond groeit. Een concrete nominatieve opgave van het aantal leden op bijvoorbeeld op 1 januari 2015 en op 1 januari 2016 ontbreekt om de stelling van groei te onderbouwen. Hierbij wijst reclamant op de halvering van het ledenaantal van de Aeroclub Eindhoven.
17. Onderzoek naar de alternatieve vestigingsmogelijkheden ontbreekt. Het belang van een goede ruimtelijke ordening vergt dat alternatieven onderzoeken moeten worden gedaan alvorens te gaan ingrijpen in het landschap rondom het vliegveld Nistelrode. Er is geen enkele reden aan te wijzen waarom dit zweefvliegveld moet worden beschouwd c.q. aangewezen als het primaire provinciale zweefvliegveld.
18. Blijkens de toelichting wil de gemeente de noodzakelijke maatregelen benutten om de toeristische recreatieve meerwaarde van het zweefvliegveld (kijkers) te kunnen vergroten. Reclamanten hebben hier bezwaar tegen omdat niet is onderzocht welke consequenties dit heeft op de omgeving.
19. Het huidige zweefvliegterrein zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied wordt in alle richtingen uitgebreid. Door het verbreden van het zweefvliegterrein (of luchthaventerrein) is het mogelijk om drie aparte volwaardige banen te realiseren met een veiligheidsstrook. Een en ander heeft tot gevolg dat het gebruik veel intensiever zal worden dan tot nu toe.
20. Tegen het aantasten van de EHS ten behoeve van deze uitbreiding hebben reclamanten bezwaar. Dit temeer omdat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Het gebruik zal veel intensiever worden dan tot nu toe.

Reactie:

1. De laatste jaren hebben ons geen klachten over overlast van de Aeroclub bereikt. Het bestemmingsplan voorziet alleen in een verbreding van het terrein, de vliegactiviteiten zullen slechts in zeer beperkte mate intensiever worden.

2. De Aeroclub heeft in december 2015 en juli 2016 omwonenden uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst bij het zweefvliegveld. Daarnaast heeft publicatie van het ontwerpbestemmingsplan plaatsgevonden.
3. Ter kennisgeving aangenomen.
4. De provincie Noord-Brabant is verantwoordelijk voor de uitplaatsing van de Eindhovense Aeroclub (zweefvliegclub) i.v.m. de beoogde groei van Eindhoven Airport voor het commerciële luchtverkeer. De provincie Noord-Brabant fungeert daarbij als portefeuillehouder om de uitplaatsing binnen Brabant gestalte te geven en financieel en operationeel te ondersteunen. Vanuit deze verantwoordelijkheid heeft de provincie opdracht gegeven voor het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan. De gemeenteraad is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.
5. Het is gangbare praktijk dat een initiatiefnemer verantwoordelijk is voor de kosten voor een ruimtelijke ontwikkeling. Er is geen strijd met het gelijkheidsbeginsel.
6. Er is sprake van een goede verantwoording in de toelichting van het initiatief, waarbij voldaan wordt aan artikel 3 van de Verordening ruimte.
7. Er vindt een financiële compensatie plaats i.v.m. verwijderen van de EHS. De kwaliteitsverbetering van het landschap is gebaseerd op de regels in de Verordening ruimte en de afspraken die in regionaal verband (Regionaal Ruimtelijk Overleg Noord-oost-Brabant) zijn gemaakt over de invulling van kwaliteitsverbetering van het landschap bij ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied.
8. De uitbreiding (in oppervlakte) van het zweefvliegveld is een voorwaarde voor de operationele vliegveiligheid. Voor de uitbreiding wordt circa 0,84 hectare EHS verwijderd, zie kaart bij bijlage 2. Naar de kwaliteit van de EHS is onderzoek gedaan. Dit is vertaald in een financiële compensatie. Daarnaast vindt er een kwaliteitsverbetering van het landschap plaats.
9. Het ontwerpplan is getoetst aan de Verordening Ruimte en voldoet.
10. Voor de toekomstige situatie van het zweefvliegveld zal een Luchthavenregeling moeten worden aangevraagd. Aan de vaststelling van een Luchthavenregeling is een uitgebreid toetsingskader verbonden. Een onderdeel hiervan is dat zal moeten worden bewezen met behulp van een geluidsberekening dat de geluidscontour van 56 dB(A) Lden na uitbreiding van het zweefvliegveld binnen het luchthavengebied is gelegen. Deze geluidsberekening is opgenomen in het onderzoek "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" van Adecs Airinfra.
11. Er is op basis van de Wet milieubeheer geen sprake van een m.e.r.-plicht. De m.e.r.-plicht voor de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart is gekoppeld aan een structuurvisie (plannen) en een Luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart. Voor het zweefvliegveld moet een Luchthavenregeling aangevraagd worden en geen Luchthavenbesluit. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht.
12. Het bovengenoemde rapport van Adecs Airinfra heeft als één van de doelen om de geluidsbelasting na uitbreiding van het zweefvliegveld in kaart te brengen. De reden waarom zweefvliegtuigen niet worden meegenomen in de geluidsberekening is omdat het geluid van zweefvliegtuigen door het ontbreken van een motor verwaarloos-

baar is ten opzichte van het geluid van motorvliegtuigen. In het rapport is verder onderzocht of uitbreiding van het aantal vliegtuigbewegingen zal voldoen aan de wet- en regelgeving, dus aan de eisen die worden gesteld aan het aanvragen van een luchthavenregeling. Wat betreft de geluidsbelasting wordt aan de eisen voldaan omdat de 56 dB(A) Lden-contour na uitbreiding van het zweefvliegveld nog steeds zeer ruim binnen het luchthavengebied zal liggen. Het zweefvliegveld moet als inrichting (zweefvliegveld) voldoen aan het Activiteitenbesluit. Dit betekent dat het grondgebonden geluid (zoals geluid geproduceerd door aanwezige industrie en het taxieën van vliegtuigen) aan normen moet voldoen die zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit. Op basis van het Activiteitenbesluit moet op een afstand van 50 meter voldaan worden aan de normen zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit. Het gaat hierbij om het grondgeluid van het zweefvliegveld. Wanneer er zich woningen van derden op een korte afstand bevinden, moet door middel van akoestisch onderzoek aangetoond worden dat voldaan kan worden aan de normen. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op een afstand van 90 meter vanaf de rand van het plangebied. Er is geen akoestisch onderzoek nodig om aan te tonen dat voldaan wordt aan de normen uit het Activiteitenbesluit. Het vliegtuiggeluid tijdens het starten en landen van vliegtuigen valt echter niet onder het Activiteitenbesluit maar onder de Wet luchtvaart. Volgens deze wet moet bij een vliegveld waarvoor een Luchthavenregeling wordt aangevraagd de 56 dB(A) Lden-contour binnen het luchthavengebied vallen wil het aan de gestelde eisen voldoen. Uit het geluidsrapport "Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode" van Adecs Airinfra blijkt dat hieraan wordt voldaan.

13. Het woon- en leefklimaat wordt vanuit de Wet luchtvaart beschermd door onderscheid te maken tussen het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling voor het gemotoriseerde vliegverkeer dat stijgt en land, daarnaast wordt het geluid afkomstig van het zweefvliegveld (op de grond) getoetst aan het Activiteitenbesluit. Een luchthavenbesluit is nodig als de geluidsnormen of veiligheidsrisico's van de luchthaven bepaalde grenzen overschrijden. Dit is voor het zweefvliegveld Nistelrode niet het geval. De geluidscontour (56 dB(A) Lden maat voor geluid) valt binnen het luchthavengebied. Voor het zweefvliegveld Nistelrode moet een Luchthavenregeling aangevraagd worden. Voor het Activiteitenbesluit wordt verwezen naar de beantwoording onder 12. Conform de methode Miedema is er sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat indien de gecumuleerde geluidsbelasting van industrie, spoorwegverkeer, vliegverkeer en wegverkeer lager is dan 50 dB(A). Voor een woning vlakbij het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Dintherseweg 35) en voor een woning verder weg van het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Achterstraat 34) kan een inschatting worden gemaakt van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierbij worden de bijdrage van industrielaawaai en spoorverkeer buiten beschouwing gelaten aangezien er geen spoor of industrie dichtbij de woningen gelegen is. Uit de geluidsberekeningen beschreven in het geluidsrapport van Adecs Airinfra blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruik maakt van zweefvliegveld Nistelrode op de Dintherseweg 36,3 dB(A) Lden bedraagt en op de Achterstraat 8,2 dB(A) Lden. Het is onbekend wat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is ter plaatse van

de woningen. Gezien de landelijke locatie van het zweefvliegveld en de woningen is de verwachting dat deze niet hoog zal zijn. Op basis van de Wet geluidhinder is een geluidsbelasting van 48 dB(A) of lager op de gevel altijd toegestaan ten gevolge van wegverkeer. In de voorbeeldberekening is derhalve met 48 dB(A) gerekend, maar naar verwachting zal de heersende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer lager zijn. Bij een cumulatieberekening worden de bijdragen van alle geluidsbronnen “omgeschaald” volgens een bepaalde rekenformule om het te kunnen vergelijken met de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In dit geval wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dan:

- $0,98 \cdot 36,3 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 42,6 \text{ dB(A)}$ (*Dintherseweg 35*)
- $0,98 \cdot 8,2 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 15,1 \text{ dB(A)}$ (*Achterstraat 34*)

De geluidscumulatie ten gevolge van het wegverkeer en het vliegtuigverkeer is dan:

- $L_{\text{cum}} = 10 \cdot \log(\sqrt[10]{10}^{((42,6)/10)} + \sqrt[10]{10}^{(48,0/10)}) = 49,1 \text{ dB(A)}$ (*Dintherseweg 35*)
- $L_{\text{cum}} = 10 \cdot \log(\sqrt[10]{10}^{(15,1/10)} + \sqrt[10]{10}^{(48,0/10)}) = 48,0 \text{ dB(A)}$ (*Achterstraat 34*)

De conclusie die hieruit kan worden getrokken, is dat als de omwonenden geen hinder van het wegverkeer ervaren, dat de verwachting is dat er na uitbreiding van het zweefvliegveld nog steeds een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal zijn rondom het zweefvliegveld omdat de geluidscumulatie kleiner dan 50 dB(A) zal zijn.

14. Er is geen wet- en regelgeving op het gebied van privacy. Op een hoogte van 100 tot 500 meter boven percelen zijn personen niet goed waarneembaar. Tijdens een landing is de piloot geconcentreerd op de landingsbaan en een eventuele passagier over het algemeen ook. Afscherming van percelen van boven af is niet mogelijk maar de afstanden die de vliegtuigen aanhouden zijn dusdanig groot dat geen zodanige aantasting van de privacy zal ontstaan.
15. Drones zijn geen bevoegdheid van de provincie en tot 25 kg zijn er geen wettelijke bepalingen van kracht. Ook wordt het zweefvliegveld niet (structureel of tijdelijk) ingezet als vertrek- of landingsplaats voor drones. Het vliegen met drones of andere radiografische vliegtuigen is onderhevig aan een eigen regelgeving en maximum hoogte, die niet conflicteert met mandragende luchtvaart. In ieder geval is het verboden om in de buurt van vliegvelden voor mandragende luchtvaart te vliegen.
16. Op 1 januari 2013 telde de ACN 75 vliegende en niet-vliegende leden. Op 1 januari 2016 telde de ACN 95 vliegende en niet-vliegende leden plus 10 op de wachtlijst. Het ligt in de verwachting dat, ook als gevolg van de sluiting van Eindhoven Airport als zweefvliegveld bovengenoemde groeitrend de komende jaren zich zal doorzetten.
17. Er is naar verschillende bestaande en nieuwe locaties (o.a. twee in Vught) verkennend onderzoek uitgevoerd. Uiteindelijk is geconstateerd dat koppeling aan een bestaande zweefvlieglocatie voor Noord-Brabant de minste extra aantasting van natuur en de minste extra kosten met zich mee zou brengen.
18. Het gaat om kleinschalige extensieve recreatie. Dat vindt nu ook al plaats. Ook nu al is het voor recreanten mogelijk om het zweefvliegveld te bezoeken. We willen het nu nog wat aantrekkelijker, maar ook veiliger maken voor mensen om ter plekke te ko-

men kijken. En niet dat ze naast de Vorstenboscheweg gaan staan kijken, wat onveilige situaties oplevert.

19. Het gebruik zal slechts in zeer beperkte mate intensiever worden.
20. Het gebruik zal slechts in zeer beperkte mate intensiever worden.

Zienswijze 5

Boterkampweg 3

Ingekomen 21 juni 2016

Gebiedsplatform Uden-Buiten / Wijkraad Uden-West

Dhr. T. Smits (voorzitter Gebiedsplatform Uden-Buiten) – dhr. T. Beijers (voorzitter Wijkraad Uden-West)

Boterkampweg 4

5406 PR Uden

Zienswijze:

1. Het verbaast reclamanten dat omwonenden uit de gemeente Uden niet zijn betrokken en/of geïnformeerd over de wijziging van het zweefvliegveld in Nistelrode. Reclamanten zijn het niet eens met de gevolgde procedure.
2. Reclamanten maken zich zorgen over de privacy van omwonenden van het vliegveld omdat steeds meer (zweef)vliegers gebruik maken van camera's om beelden vanuit de lucht vast te leggen. Meer vluchten betekent meer foto's. Het bestemmingsplan biedt wellicht mogelijkheden om hier paal en perk aan te stellen door bijvoorbeeld een verbod op camera's tijdens vluchten.
3. De uitspraak dat het zweefvliegterrein van Aeroclub Nistelrode het primaire provinciale zweefvliegterrein is geeft weinig duidelijkheid over de te verwachten geluidsbelasting.
4. Onduidelijk is hoeveel vluchten er mogen worden uitgevoerd, met welke toestellen dit gebeurd en hoeveel luchtstarts er mogelijk zijn. Alle berekeningen gaan uit van de huidige situatie en voor het gemak wordt aangegeven dat met een veelvoud van het aantal vluchten de geluidsbelasting binnen de normen blijft. Concrete cijfers ontbreken.
5. Het is onduidelijk wat de ontwikkeling betekent voor de bewoners en voor de natuur van het buitengebied. Met name voor de Strikseweg, het Annabos, buurtschap Bedaf, de Rakt en de Bedafse Bergen.

Reactie:

1. De gangbare publicatie van het ontwerpbestemmingsplan heeft plaatsgevonden. Deze voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen. Gezien de geringe uitbreiding en het feit dat het aantal vliegbewegingen ongeveer gelijk zal blijven, hebben wij het

niet nodig geacht af te wijken van die procedure.

2. Er is geen wet- en regelgeving op het gebied van privacy. Op een hoogte van 100 tot 500 meter boven percelen zijn personen niet goed waarneembaar. Tijdens een landing is de piloot geconcentreerd op de landingsbaan en een eventuele passagier over het algemeen ook. Afscherming van percelen van boven af is niet mogelijk maar de afstanden die de vliegtuigen aanhouden zijn dusdanig groot dat geen zodanige aantasting van de privacy zal ontstaan, dat geen sprake meer is van een goede ruimtelijke ordening.
3. Het woon- en leefklimaat wordt vanuit de Wet luchtvaart beschermd door onderscheid te maken tussen het Luchthavenbesluit of de Luchthavenregeling voor het gemotoriseerde vliegverkeer dat stijgt en land, daarnaast wordt het geluid afkomstig van het zweefvliegveld (op de grond) getoetst aan het Activiteitenbesluit. Een luchthavenbesluit is nodig als de geluidsnormen of veiligheidsrisico's van de luchthaven bepaalde grenzen overschrijden. Dit is voor het zweefvliegveld Nistelrode niet het geval. De geluidscontour (56 dB(A) Lden maat voor geluid) valt binnen het luchthavengebied. Voor het zweefvliegveld Nistelrode moet een Luchthavenregeling aangevraagd worden. Voor het Activiteitenbesluit wordt verwezen naar de beantwoording onder 5 van zienswijze 3. Conform de methode Miedema is er sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat indien de gecumuleerde geluidsbelasting van industrie, spoorwegverkeer, vliegverkeer en wegverkeer lager is dan 50 dB(A). Voor een woning vlakbij het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Dintherseweg 35) en voor een woning verder weg van het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Achterstraat 34) kan een inschatting worden gemaakt van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierbij worden de bijdrage van industrielawaai en spoorverkeer buiten beschouwing gelaten aangezien er geen spoor of industrie dichtbij de woningen gelegen is. Uit de geluidsberekeningen beschreven in het geluidsrapport van Adecs Airinfra blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruik maakt van zweefvliegveld Nistelrode op de Dintherseweg 36,3 dB(A) Lden bedraagt en op de Achterstraat 8,2 dB(A) Lden. Het is onbekend wat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is ter plaatse van de woningen. Gezien de landelijke locatie van het zweefvliegveld en de woningen is de verwachting dat deze niet hoog zal zijn. Op basis van de Wet geluidhinder is een geluidsbelasting van 48 dB(A) of lager op de gevel altijd toegestaan ten gevolge van wegverkeer. In de voorbeeldberekening is derhalve met 48 dB(A) gerekend, maar naar verwachting zal de heersende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer lager zijn. Bij een cumulatieberekening worden de bijdragen van alle geluidsbronnen "omgeschaald" volgens een bepaalde rekenformule om het te kunnen vergelijken met de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In dit geval wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dan:

- $0,98 \cdot 36,3 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 42,6 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $0,98 \cdot 8,2 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 15,1 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

De geluidscumulatie ten gevolge van het wegverkeer en het vliegtuigverkeer is dan:

- $L_{cum} = 10 \cdot \log \left(10^{\frac{42,6}{10}} + 10^{\frac{48,0}{10}} \right) = 49,1 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $L_{cum} = 10 \cdot \log \left(10^{\frac{15,1}{10}} + 10^{\frac{48,0}{10}} \right) = 48,0 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

De conclusie die hieruit kan worden getrokken, is dat als de omwonenden geen hinder van het wegverkeer ervaren, dat de verwachting is dat er na uitbreiding van het zweefvliegveld nog steeds een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal zijn rondom het zweefvliegveld omdat de geluidscumulatie kleiner dan 50 dB(A) zal zijn.

4. In het bestemmingsplan moet aangetoond worden dat een maximale planologisch invulling van het plangebied voldoet aan geldende wet- en regelgeving. Om dit aan te tonen is gebruik gemaakt van het onderzoek Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode” van Adecs Airinfra. Dit onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of voor het zweefvliegveld een Luchthavenbesluit of Luchthavenregeling aangevraagd moet worden. In het onderzoek van Adecs Airinfra is geen rekening gehouden met het aantal dagen waarop sleepverkeer is toegestaan, omdat alleen het jaarlijkse aantal vliegtuigbewegingen van belang is in het onderzoek en niet wanneer ze zouden mogen plaatsvinden. Dit heeft namelijk geen invloed op de uitkomst van de berekeningen. De uitgangspunten in het onderzoek zijn een aanname. Afspraken over bijvoorbeeld het maximaal aantal toegestane vliegtuigbewegingen, de maximale hoeveelheid geluid en de dagen waarop sleepstarts zullen worden toegestaan, zullen in overleg worden bepaald en kunnen worden vastgelegd in de toekomstige Luchthavenregeling om zo de geluidshinder voor de omwonenden van het zweefvliegveld tot een minimum te beperken. Er wordt benadrukt dat de 990 vliegtuigbewegingen (waarvan 760 bewegingen van sleepvliegtuigen zijn en 230 bewegingen van ander (motor)zweefvliegverkeer) een veelvoud zijn van het huidige aantal gemotoriseerde vliegtuigbewegingen, dat plaatsvindt op zweefvliegveld Nistelrode. Door een geluidsen externe veiligheidsberekening te maken met een veelvoud van het huidige aantal vliegtuigbewegingen is aangetoond dat zelfs bij grotere aantallen bewegingen kan worden volstaan met een Luchthavenregeling omdat de 56 dB(A) Lden-contour en de 10^{-6} PR-contour zeer ruim binnen het luchthavengebied vallen. Onderstaande tabel is overgenomen uit het “Bestemmingsplan Zweefvliegveld Vorstenboscheweg 10 Nistelrode” (18 april 2016) en geeft het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen weer tussen 2013-2015.

	2013	2014	2015
Vliegdagen	61	65	71
Lierstarts	2.369	3.466 (inclusief starts opleiding voor derden)	3.254
Sleepstarts	53	43	42
Zelfstarts	55	44	81

5. Er wordt verwezen naar de beantwoording onder 4.

OVERZICHT AANPASSINGEN

De zienswijzen geven niet direct aanleiding tot aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan. Vanuit zorgvuldigheidsoogpunt is er wel voor gekozen om het aanvullende Flora en faunaonderzoek nu in gang te zetten, zodat eventuele effecten van het bestemmingsplan nu reeds in beeld worden gebracht.

AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Bestemmingsplan

In overleg met de provincie is opnieuw gekeken naar de aantasting van de EHS. Hier is uit gekomen dat ter plaatse van de te verwijderen bosrand aan de noordzijde van het plangebied de structuur EHS op de kaart van de Verordening ruimte gehandhaafd kan blijven. Het huidige natuurbeheertype “productiebos”, wordt ter plaatse van deze langgestrekte strook weliswaar vervangen door het natuurbeheertype “kruiden- en faunarijk grasland”, maar blijft daarbij wel onderdeel van de EHS. Het vormt als zodanig een ecologisch waardevolle overgang als zoom- en mantelvegetatie tussen het grasland van de start- en landingsbaan en het hoogopgaande bos. Daarnaast wordt ook nog een strook van het bosperceel langs de toegang in de noordoostpunt van het plangebied als bos in stand gehouden en zal ook hier de EHS-status gehandhaafd blijven en de bestemming Natuur worden toegekend. Deze wijziging leidt ertoe dat de **toelichting, de Notitie Kwaliteitsverbetering** (bijlage 4 bij het bestemmingsplan) en de **verbeelding** op dit onderdeel wordt aangepast. De aangepaste notitie Notitie Kwaliteitsverbetering is opgenomen als bijlage 2 van deze Nota.

Toelichting

Paragraaf 2.2. de alinea m.b.t. de concrete bestemmingsplan wijziging is gewijzigd in:

Concreet bestaat de bestemmingsplanwijziging uit:

- een beperkte aanpassing van de begrenzing van de EHS ter plaatse van het bosperceel in de noordoostpunt van het plangebied, alwaar een bouwvlak wordt gevormd waarop maximaal 2.500 m² bebouwing is toegestaan en 30 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd;
- de ontwikkeling van een zoom- en mantelvegetatie in de vorm van een strook kruiden- en faunarijk grasland (nieuwe natuur met een breedte van 10 – 35 meter) welke wordt bestemd als natuur ter aanvulling en gedeeltelijke vervanging van de bestaande bosgronden aan de noordzijde;
- het uit veiligheidsoverwegingen wegnemen van de nu vigerende dubbelbestemming Waarde – Landschapselementen aan de zuidzijde;
- een uitbreiding van het zweefvliegveld aan de beide kopse kanten met in totaal circa 2,6 hectare en een daaruit voortvloeiende vergroting van functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld.

Paragraaf 3.3.2 onder Zweefvliegveld wordt als volgt opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan:

Zweefvliegveld

De uitbreiding aan de noordzijde van het zweefvliegveld ligt in de EHS (groene kleur op figuur 3.2). De uitbreiding aan de beide kopse kanten maakt in de Verordening deel uit van de structuur Gemengd landelijk gebied.

De EHS is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang. Het doel van de EHS-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor biodiversiteit. Voor de EHS geldt op basis van het Rijksbeleid (Nota ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Hiertoe geldt het zogenaamde "nee, tenzij"-regime. Dit betekent dat (nieuwe) plannen, projecten of handelingen niet zijn toegestaan indien zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Zolang dergelijk aantasting niet plaatsvindt, is er vanwege de EHS geen grond om de activiteit geen doorgang te laten vinden.

Is er sprake van een significant effect op de wezenlijke kenmerken dan kan een ingreep in beginsel alleen nog plaatsvinden als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieven beschikbaar zijn (nee-tenzij principe) of als een combinatie van plannen, projecten of handelingen per saldo tot een (kwantitatieve of kwalitatieve) versterking van de EHS leidt (saldobenadering), of als het gaat om een individuele kleinschalige ingreep.

Omdat bij de uitbreiding van het zweefvliegveld een relatief klein gedeelte van de EHS wordt aangetast is het noodzakelijk om de EHS te herbegrenzen.

Op dit bestemmingsplan is dan ook artikel 5.5 (herbegrenzing bij kleinschalige ingrepen) van de Verordening van toepassing. Gedeputeerde Staten kunnen op basis van dit artikel de begrenzing van de EHS op verzoek wijzigen wanneer dit verzoek vergezeld gaat van een bestemmingsplan waaruit blijkt:

- de voorgestelde ingreep slechts leidt tot een beperkte aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur in het desbetreffende gebied;
- de voorgestelde ingreep leidt tot een kwalitatieve of kwantitatieve versterking van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur als geheel;
- de voorgestelde ingreep is onderbouwd met een afweging van alternatieven;
- de voorgestelde ingreep vergezeld gaat van zodanige maatregelen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing;
- de uitvoering van de voorgestelde ingreep en de daarbij betrokken maatregelen en de monitoring daarvan zijn verzekerd;

- wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels) van de Verordening.

Een langgerekte smalle strook bos langs de noordrand van het plangebied en het bosperceel in de noordoosthoek van het plangebied (langs de toegangsweg) maken deel uit van de EHS. De langgerekte bosstrook, met een oppervlakte van circa 0,84 hectare, wordt weliswaar gekapt om te kunnen voldoen aan de veiligheidseisen voor zweefvliegen, maar behoudt een natuurbestemming en blijft als zodanig onderdeel van de EHS. Hier vindt omvorming plaats naar een kruiden- en faunairijk grasland. Dit natuurbeheertype vormt een ecologisch waardevolle overgang (als zoom- en mantelvegetatie) tussen het aan het plangebied grenzende hoogopgaande bos en het grasland van de start- en landingsbaan. Bovendien wordt, in het kader van kwaliteitsverbeterende maatregelen op basis van artikel 3.2 Verordening, deze natuurstrook binnen het plangebied nog uitgebreid door op ruim 0,8 hectare aangrenzende gronden ook kruiden- en faunairijk grasland te ontwikkelen. Al met al wordt zo een 10-35 m brede, ecologisch waardevolle strook kruiden- en faunairijk grasland ontwikkeld met een totale oppervlakte van circa 1,3 hectare. Een gedeelte van het bosperceel in de noordoosthoek van het plangebied, ter plaatse van het te vormen bouwvlak, zal in verband hiermee verwijderd worden en als gevolg van deze planologische wijziging gecompenseerd moeten worden conform de regels van de Verordening ruimte. De oppervlakte van dit te kappen bosgedeelte bedraagt circa 0,5 hectare.

Om te kunnen voldoen aan de minimale breedte van de start- en landingsstrook met een veiligheidsstrook zijn twee alternatieven (opties) bekeken:

1. verbreding door uitbreiding aan de zuidzijde. Hiervoor is verwerving van een grotere hoeveelheid grond van particulieren eigenaren nodig;
2. verbreding door uitbreiding aan de noordzijde. Hier is gemeentelijke bosgrond voor nodig.

Voor beide alternatieven geldt dat ten zuiden van het zweefvliegveld gelegen houtwal verwijderd moet worden. Het verplaatsen van het zweefvliegveld naar elders is geen reëel alternatief. De kosten voor verbreding aan de zuidzijde zijn hoger (meer m² nodig van derden) dan de verbreding aan de noordzijde en verwerving is lastiger, omdat er sprake is van grond van particulieren eigenaren. Bij de verbreding aan de noordzijde is het mogelijk de huidige opstallen te blijven gebruiken en gedeeltelijk uit te breiden. Gezien de beperkte aantasting van de EHS (circa 0,84 hectare) en de feitelijk aanwezige kwaliteit en inrichting van de te verwijderen EHS (droog productiebos in slechte staat met veel dood (staand) hout) is voor verbreding aan de noordzijde gekozen.

De belangrijkste aanleiding voor de herziening van het bestemmingsplan is voldoen aan de vereisten ten behoeve van de vliegveiligheid. En dus het wegnemen van de obstakels die daarbij een rol spelen. Daarom is het vanzelfsprekend dat er geen nieuwe landschappelijke inpassingen worden gerealiseerd die mogelijk weer tot nieuwe obstakels voor de vliegveiligheid zouden kunnen leiden. De noordelijke rand van het zweefvliegveld

zal daarom, zoals hiervoor aangegeven ingericht worden met kruiden- en faunairijk grasland.

Door Ecoresult is een quickscan flora en fauna (inclusief veldbezoek)¹ uitgevoerd, waaruit blijkt dat er sprake is van een beperkte aantasting van de EHS. Door dit bestemmingsplan wordt circa 0,84 hectare EHS verwijderd. De leeftijd van dit bos ligt tussen de 25 en 100 jaar oud. De verwijderde EHS/bos wordt, conform afspraak met de provincie Noord-Brabant, financieel gecompenseerd, conform artikel 5.6 lid 1 onder b financiële compensatie, overeenkomstig artikel 5.8 lid 1, namelijk: De financiële compensatie wordt bepaald op grond van de omvang van de compensatieverplichting overeenkomstig artikel 5.6, tweede lid, en omvat de volgende kostenelementen:

- kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering;
- kosten van de aanschaf van vervangende grond;
- kosten van de basisinrichting;
- kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

Binnen de provincie Noord-Brabant wordt als eenheidsprijs voor bovengenoemde kostenelementen bij kleinschalige ingrepen € 10,- per m² aangehouden. Vanwege de leeftijd van de bij dit plan betrokken EHS geldt een toeslag van 2/3 in oppervlak. Al met al zal een bedrag van € 140.000,- voor deze natuurcompensatie gereserveerd worden. De financiële compensatie wordt uiterlijk zes weken na de vaststelling van het bestemmingsplan gestort in de provinciale compensatievoorziening ter uitvoering van de geformuleerde compensatietaakstelling.

Kwaliteitsverbetering van het landschap (Artikel 3.2 Verordening ruimte)

Als gevolg van dit bestemmingsplan treedt een waardevermeerdering op en is een investering in het landschap noodzakelijk op basis van artikel 3.2 van de Verordening ruimte. De benodigde kwaliteitsbijdrage kan op basis van de Verordening ruimte worden gebaseerd op een berekening van 20% van de bestemmingswinst conform de landschapsinvesteringsregel (LIR).

Om in deze kwaliteitsverbetering te voorzien is een tegenprestatie in de vorm van landschapsontwikkeling noodzakelijk. In de bijlage is de Notitie Kwaliteitsverbetering landschap – Zweefvliegveld Nistelrode² opgenomen. In deze Notitie is de waardevermeerdering uitgewerkt en de tegenprestatie in het landschap uitgewerkt. Voor het zweefvliegveld is gekozen voor de ontwikkeling van een strook natuurlijk grasland (breedte van 10 – 35 meter) ter aanvulling van de bestaande natuurgronden aan de noordzijde. De strook zal worden ingericht als kruiden- en faunairijk grasland (natuurbeheertype N12.02) (zie figuur 3.3). De grasstrook kan gerealiseerd en onderhouden worden door de Aeroclub. De strook zal geen obstakel vormen voor de vliegactiviteiten, maar wel een ecologische meerwaarde betekenen voor het gebied. Hiermee kan ruimschoots aan de vereiste kwaliteitsverbetering worden voldaan. Door deze strook de bestemming 'Natuur' te geven met

¹ Notitie Quickscan flora en fauna Uitbreiding Zweefvliegveld Nistelrode, Ecoresult, 14 januari 2016

² Notitie Kwaliteitsverbetering landschap - Zweefvliegveld Nistelrode, BRO, 26 augustus 2016

een specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur – grasland' is de te realiseren kwaliteitsverbetering geborgd in het bestemmingsplan.



Figuur 3.3. Impressie kruiden- en faunairijk grasland (bron: <http://www.natuurlandschap.nl>)

Paragraaf 4.3 wordt aangevuld met de volgende passage

Woon- en leefklimaat

Conform de methode Miedema is er sprake van een goed akoestisch woon- en leefklimaat indien de gecumuleerde geluidsbelasting van industrie, spoorwegverkeer, vliegverkeer en wegverkeer lager is dan 50 dB(A). Voor een woning vlakbij het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Dintherseweg 35) en voor een woning verder weg van het zweefvliegveld (bijvoorbeeld Achterstraat 34) is een inschatting gemaakt van de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierbij worden de bijdrage van industrielawaai en spoorverkeer buiten beschouwing gelaten aangezien er geen spoor of industrie dichtbij de woningen gelegen is. Uit de geluidsberekeningen (geluidsrapport van Adecs Airinfra B.V.) blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dat gebruik maakt van zweefvliegveld Nistelrode op de Dintherseweg 36,3 dB(A) Lden bedraagt en op de Achterstraat 8,2 dB(A) Lden. Het is onbekend wat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer is ter plaatse van de woningen. Gezien de landelijke locatie van het zweefvliegveld en de woningen is de verwachting dat deze niet hoog zal zijn. Op basis van de Wet geluidhinder is een geluidsbelasting van 48 dB(A) of lager op de gevel altijd toegestaan ten gevolge van wegverkeer. In de voorbeeldberekening is derhalve met 48 dB(A) gerekend, maar naar

verwachting zal de heersende geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer lager zijn. Bij een cumulatieberekening worden de bijdragen van alle geluidsbronnen “omgeschaald” volgens een bepaalde rekenformule om het te kunnen vergelijken met de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer. In dit geval wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het vliegverkeer dan:

- $0,98 \cdot 36,3 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 42,6 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $0,98 \cdot 8,2 \text{ dB(A)} + 7,03 \text{ dB(A)} = 15,1 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

De geluidscumulatie ten gevolge van het wegverkeer en het vliegtuigverkeer is dan:

- $L_{\text{cum}} = 10 \cdot \log([10]^{((42,6)/10)} + [10]^{(48,0/10)}) = 49,1 \text{ dB(A)}$ (Dintherseweg 35)
- $L_{\text{cum}} = 10 \cdot \log([10]^{(15,1/10)} + [10]^{(48,0/10)}) = 48,0 \text{ dB(A)}$ (Achterstraat 34)

Er is sprake van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat, omdat rondom het zweefvliegveld de geluidscumulatie (vliegverkeer en wegverkeer) kleiner dan 50 dB(A) zal zijn.

Paragraaf 4.4 wordt aangevuld met de volgende passage

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

In de directe omgeving van het plangebied liggen propaantanks. De invloedsgebieden van deze propaantanks reiken niet over het in het bestemmingsplan opgenomen bouwvlak. Er zijn geen risicovolle inrichtingen of andere bronnen in de omgeving aanwezig, die van invloed zijn op het plangebied.



Figuur 4.1 Ligging propaantanks, bron Omgevingsdienst Brabant Noord

Externe veiligheid is geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

Toevoegen aan hoofdstuk 4 de Paragraaf M.e.r.-plicht

Paragraaf 4.7 M.e.r.-plicht

Een m.e.r.-procedure is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Er zijn twee mogelijke aanviegroutes die kunnen leiden tot een m.e.r.-plicht:

1. Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Hiermee wordt getoetst of het plan voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu.
2. Toetsing of het uitvoeren van een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 voor dit plan verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en). In dat geval is het bestemmingsplan ook plan-m.e.r.-plichtig.

Ad 1: Besluit m.e.r

Het bestemmingsplan kan op twee verschillende manieren m.e.r.-plichtig zijn:

1. Het bestemmingsplan is m.e.r.-plichtig voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. waar het bestemmingsplan is genoemd in kolom 3. Het bestemmingsplan is in dit geval het kaderstellend plan voor een later te nemen besluit (bijv. omgevingsvergunning milieu) om een activiteit te realiseren. Hiervoor is een plan-m.e.r.-procedure vereist. Indien een ruimtelijk plan (in dit

geval het bestemmingsplan) dus een activiteit mogelijk maakt waarvoor een m.e.r.- (beoordelings)plicht geldt, is voor het bestemmingsplan het doorlopen van een plan-m.e.r.-procedure vereist. Een plan-MER kan o.a. de onderbouwing geven van de locatiekeuze.

2. Het bestemmingsplan is m.e.r.- (beoordelings)plichtig voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen D van het Besluit m.e.r. waar het bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 4.

Bij plannen die onder de drempelwaarden, zoals opgenomen in kolom 2 in de (C en) D-lijst, blijven moet wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden opgesteld. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Hierbij wordt ook de cumulatie met andere plannen in de omgeving betrokken. De vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.- (beoordeling) noodzakelijk;
- Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn niet uitgesloten: er is een plan-m.e.r. noodzakelijk.

Het bestemmingsplan maakt de uitbreiding (in oppervlakte) van een zweefvliegveld mogelijk voor het verkrijgen van een Luchthavenregeling (zie paragraaf 2.6). De uitbreiding van een luchthaven komt niet als activiteit voor in onderdeel C van de bijlage van het Besluit m.e.r., zie tabel 1. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht.

Tabel 1: Onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r

C	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevalen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
C 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 2.100 meter of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.

Met betrekking tot een luchthaven is in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r.

het volgende opgenomen:

Tabel 2: Onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r

D	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D 6.1	De aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die: 1. de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer of 2. uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Een luchthavenbesluit als bedoeld in de Wet luchtvaart.
D 6.2	De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een start- of landingsbaan met een lengte van 1000 meter of meer dan wel een luchthaven die uitsluitend geschikt is voor het starten of landen van helikopters, en een wijziging omvat van: 1°. het beperkingengebied, bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart, voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of 2°. de grenswaarden,	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening.	Ten aanzien van de luchthaven Schiphol een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeersbesluit als bedoeld in respectievelijk de artikelen 8.4 en 8.15 van de Wet luchtvaart. Ten aanzien van een andere luchthaven een besluit tot vaststelling of wijziging van een luchthavenbesluit als bedoeld in die wet.

D	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
		bedoeld in artikel 8.17, vijfde lid, onder a tot en met c, artikel 8.44, eerste lid, onder a, of artikel 8.70, tweede lid, juncto artikel 8.44, eerste lid, onder a, of de grenswaarden voor geluidsbelasting, bedoeld in artikel 10.17, tweede lid, van de Wet luchtvaart, tenzij a. de voorgenomen wijziging leidt tot een beperkingengebied als bedoeld onder 1° dat valt op of binnen het geldende beperkingengebied of tot grenswaarden als bedoeld onder 2° die een gelijk of beter beschermingsniveau bieden dan de geldende grenswaarden, of b. het beperkingengebied vervalt		

Onderdeel D 6.1 van de bijlage van het Besluit m.e.r., zie tabel 2 is niet van toepassing, omdat het bij deze activiteit gaat om de aanleg, de inrichting of het gebruik van een luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart. Hier is geen sprake van, er is sprake van een uitbreiding (wijziging) van het zweefvliegveld, zoals opgenomen in onderdeel D 6.2 van de bijlage van het Besluit m.e.r., zie tabel 2. Er is bij deze activiteit sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een luchthaven die de beschikking krijgt over een start- of landingsbaan met een lengte van 1.000 meter of meer. Het bestemmingsplan wordt in de kolommen 3 en 4 niet genoemd. De plan-m.e.r.-plicht (kolom 3) of m.e.r.-beoordelingsplicht (kolom 4) is gekoppeld aan een structuurvisie (kolom 3) en een luchthavenindelingbesluit of een luchthavenverkeerbesluit

(kolom 4). Voor een bestemmingsplanprocedure geldt geen plan-m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.

Ad 2. Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van door de Natuurbeschermingswet beschermde gebieden. Het dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebied, het Natura 2000-gebied Vlijmense Ven, Moerputten en Bossche broek, ligt op circa 16 kilometer van het plangebied. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied zijn effecten op voorhand uitgesloten.

De uitbreiding van het zweefvliegveld heeft geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Een passende beoordeling op basis van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-plicht op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Adressenlijst gelijklopende zienswijze

Postlijst

Lijstdatum: 4 juli 2016

Leefomgeving - Ontwikkelen beleid					
	Reg. nr.	Afzender	Reg. dat.	Datum br.	Omschrijving
	835174	Kouwenberg Nistelrodesedijk 21, Vorstenbosch	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	834267	Milieudefensie Uden/Heesch Kerkstraat 6, Vorstenbosch	20-6-2016	20-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	831274	Pas Canadasweg 11, Uden	7-6-2016	7-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	834666	Wetering Maxend 48, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	830982	Ven Nistelrodesedijk 19, Vorstenbosch	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	832014	Summeren Achterstraat 14, Nistelrode	10-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	834659	Lee Maxend 59, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	834670	Heijden Achterstraat 70, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835171	Staassen Piet Geersdijk 4, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	832016	Kessel Brakkensedijk 6, Vorstenbosch	10-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835555	Heuvel Menzel 30, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835556	Ven Menzel 30, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835554	Fleskens Dijkstraat 12, Nistelrode	23-6-2016	20-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835559	Heijden Menzel 29, Nistelrode	23-6-2016	21-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835557	Leijen Menzel 29, Nistelrode	23-6-2016	21-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	835558	Gemert Menzel 29, Nistelrode	23-6-2016	21-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
	832698	Verkuijlen Maxend 87, Nistelrode	14-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode

830983	Hendriks Raktweg 1, Uden	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834663	Kessel Brakkensedijk 10, Vorstenbosch	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831707	Katwijk Achterstraat 6, Nistelrode	9-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835175	Timmers-van Berlo Raktweg 9, Uden	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835560	Hemmen Menzel 33, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835561	Ven Menzel 33, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834667	Broeksteeg Achterstraat 29, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835567	Wichen Dintherseweg 41, Nistelrode	23-6-2016	22-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835565	Kerkhof Menzel 37, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835566	Pulskens Raktweg 13, Uden	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832699	Manders Maxend 52, Nistelrode	14-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835563	Smits Menzel 37, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835564	Timmers Menzel 37, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831706	Smits Dintherseweg 19, Nistelrode	9-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835562	Kerkhof Menzel 37, Nistelrode	23-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834660	Donk Nistelrodesedijk 17, Vorstenbosch	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832259	Kessel Brakkensedijk 8, Vorstenbosch	13-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831354	Vorstenbosch Brandsestraat 10, Nistelrode	8-6-2016	3-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834671	Strijbosch Achterstraat 37, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835172	Brienen Brandsestraat 9, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode

832015	Gevers Achterstraat 78, Nistelrode	10-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831704	Hurk Achterstraat 2, Nistelrode	9-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
830984	Heijden Hazenveld 26, Nistelrode	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
833632	Dijk Nistelrodesedijk 10, Vorstenbosch	16-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834664	Dolleweerd Achterstraat 51, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
833278	Verhoeven Nistelrodesedijk 11, Vorstenbosch	15-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
833279	Lancée Kromstraat 5, Nistelrode	15-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
830980	Coppen Raktweg 3, Uden	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834673	Ketelaars Achterstraat 44, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835176	Linde Molendellen 2, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831353	Schaik Piet Geersdijk 5, Nistelrode	8-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831352	Dijk Nistelrodesedijk 8, Vorstenbosch	8-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834668	Ketelaars Achterstraat 44, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834003	Rooij Hazenveld 51, Nistelrode	17-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835169	Heijden Achterstraat 10, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
830673	Braak Achterstraat 34, Nistelrode	6-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832258	Dijk Achterstraat 20, Nistelrode	13-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831708	Rakt Achterstraat 26, Nistelrode	9-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835168	Gebiedsplatform Uden-Buiten Boterkampweg 3, Uden	22-6-2016	21-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834661	Timmers Raktweg 8, Uden	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode

834672	Broek Achterstraat 35, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835173	Zegers Achterstraat 19, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
830985	Bol Hofsteeweg 1, Uden	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
833633	Verstegen Achterstraat 4, Nistelrode	16-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831351	Pas Canadasweg 11, Uden	8-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834674	Leeijen Achterstraat 54, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834665	Buinen Hofsteeweg 5, Uden	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
830981	Hintum Maxend 73, Nistelrode	7-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835177	Lee Dintherseweg 21, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
833634	Bongers Hofsteeweg 3, Uden	16-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834669	Heijden Achterstraat 68, Nistelrode	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
835170	Uden Piet Geersdijk 1, Nistelrode	22-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832017	Laar Wilhelminastraat 5, Nistelrode	10-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832013	Schendel Brandsestraat 2, Nistelrode	10-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
832700	Kessel Brakkensedijk 6, Vorstenbosch	14-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834662	Timmers Raktweg 7, Uden	21-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
831705	Mevr. F. Westendorp Nieuwe Bundersteeg 13, Nistelrode.,	9-6-2016	2-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
834675	Broeksteeg Achterstraat 29, Nistelrode	21-6-2016	14-6-2016	zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboschweg 10, Nistelrode
Totaal aantal records:75				

Bijlage 2:

**Notitie kwaliteitsverbetering landschap zweefvliegveld
Nistelrode**

**Notitie : Kwaliteitsverbetering landschap -
Zweefvliegveld Nistelrode**

Datum : 26 augustus 2016
Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant
Ter attentie van : Peter van den Dries
Projectnummer : 211x07371

Opgesteld door : Ruud Tak en Corianne Verberne
i.a.a. :

Aanleiding

Het zweefvliegveld Nistelrode is voornemens de afmetingen van het huidige vliegveld te vergroten, omdat de huidige afmetingen van het zweefvliegveld niet voldoende zijn voor alle vliegactiviteiten. Een belangrijk aspect voor het afgeven van een Luchthavenregeling is de veiligheid, voor vliegers, maar ook voor grondpersoneel en bezoekers. Ten behoeve van die veiligheid dient de zogenaamde “obstakelvrije ruimte” te worden vergroot en is een beperkte verbreding van het zweefvliegveld noodzakelijk. Het voldoen aan de eisen ten aanzien van het veilig gebruik van de luchthaven ligt ten grondslag aan de partiële herziening van het bestemmingplan Buitengebied.

Planvoornemen

Het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied Bernheze, vastgesteld op 26 juni 2012. Het bestaande zweefvliegveld heeft de bestemming Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels met de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld (circa 15 hectare) en is voorzien van een bouwvlak, waar maximaal 1.200 m² bebouwing is toegestaan.

Concreet bestaat de bestemmingsplanwijzing uit:

- Het verwijderen van 8.366 m² EHS/NNB, alwaar het nieuwe bouwvlak wordt gesitueerd, zie figuur 2 en bijlage 2 (3);
- het ontwikkelen aan de noordrand van het plangebied, grenzend aan het bos, van een 10-35 meter brede strook kruiden- en faunairijk grasland; hiervan bestaat 4.846 m² (zie figuur 2 en bijlage 2 (1)) uit een tot kruiden- en faunairijk grasland (zoom- en mantelvegetatie) om te vormen smalle bosstrook (blijft EHS/NNB) en 8.033 m² (zie figuur 2 en bijlage 2 (2)) uit aangrenzend in het agrarisch gebied te ontwikkelen kruiden- en faunairijk grasland, zie figuur 1 en bijlage 1: totale oppervlakte van 12.879 m²;
- het vergroten van het bebouwd oppervlak met maximaal 1.300 m² (tot maximaal 2.500 m²);
- het vergroten van de functieaanduiding ‘specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld’ met 42.681 m² (29.802 m² + 12.879 m²), zie figuur 1 en bijlage 1.

Deze ruimtelijke ontwikkeling dient gepaard te gaan met een fysieke kwaliteitsverbetering van het landschap, conform artikel 3. 2 Verordening ruimte. Deze kwaliteitsverbetering is gebaseerd op de waardevermeerdering/bestemmingsplanwinst die de ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg heeft en moet voldoen aan de afspraken die hierover in regionaal verband (RRO-Noordoost-Brabant) zijn gemaakt.

Waardevermeerdering

Aangezien er een waardevermeerdering optreedt als gevolg van de bestemmingswijziging is een investering in het landschap noodzakelijk. De benodigde kwaliteitsbijdrage kan op basis van de regionale afspraken worden gebaseerd op een berekening van 20% van de bestemmingswinst. Om in deze kwaliteitsverbetering te voorzien is een tegenprestatie in de vorm van landschapsontwikkeling noodzakelijk. Ten opzichte van de huidige situatie vinden de volgende bestemmingswijzigingen plaats waardoor waardevermeerdering optreedt:

- Uitbreiding van het zweefvliegveld: Verruiming van de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld', binnen de vigerende bestemming 'agrarisch', maar buiten de gebiedsdelen die een natuurbestemming hebben of verkrijgen. De waardevermeerdering die optreedt bedraagt: € 104.307,- ($€ 3,5 * 29.802 \text{ m}^2$).
- Vergroten van het bebouwd oppervlak met 1.300 m^2 , à € 75,-² per m^2 . De waardevermeerdering die optreedt bedraagt: € 89.050,- ($€ 68,5 * 1.300 \text{ m}^2$).

De totale waardevermeerdering van het planvoornemen bedraagt hiermee: € 193.357,- ($€ 104.307,- + € 89.050,-$), Factor 20%: ($0,2 * € 193.357,- =$) € 38.671,-. Voor de voorgestelde bestemmingsplanwijziging is een kwaliteitsbijdrage van circa € 38.671,- vereist. Middels het nemen van kwaliteitsverbeterende maatregelen (tegenprestatie in het landschap) kan hieraan worden voldaan.



Figuur 1: Voorgestelde ontwikkeling (zie bijlage 1 voor schets op schaal)

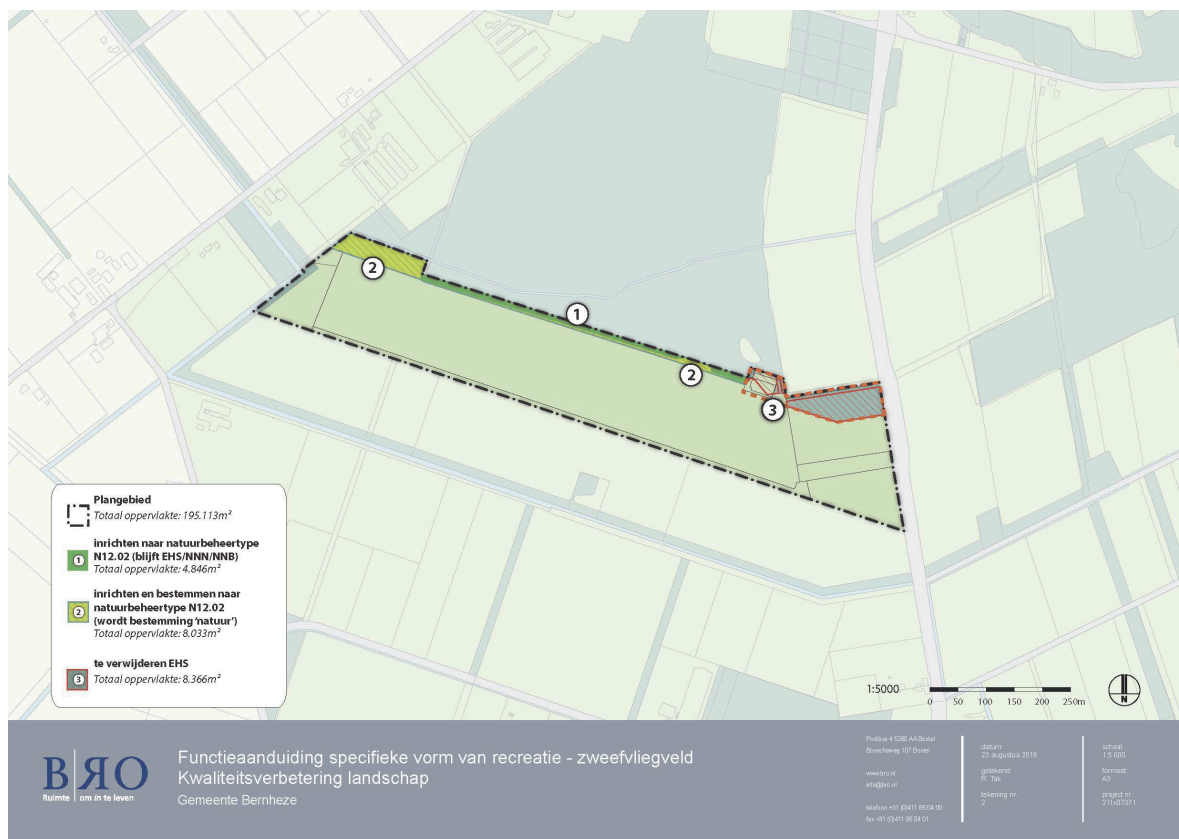
Tegenprestatie in het landschap

Er kan op meerdere wijzen worden geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van het landschap. Voor de locatie van het zweefvliegveld is er gekozen voor de ontwikkeling van kleine natuur- en landschapselementen in de vorm van een strook ruigtevegetatie (breedte van 10 - 35m.) ter aanvulling van de

¹ Uitgaande van een bestemmingswaarde van € 1,- voor natuur, € 6,50 voor agrarisch en € 10,- voor de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld

² Uitgaande van een bestemmingswaarde van € 75,- voor bebouwd oppervlak

bestaande natuurgronden (bosvegetatie) aan de noordzijde (aanduiding 1 en 2 op figuur 2). De strook zal voor ca. 1,3 hectare. worden ingericht als kruiden- en faunarijk grasland (natuurbeheertype N12.02). De grasstrook kan eenvoudig gerealiseerd en onderhouden worden door de Aeroclub. De strook zal geen obstakel vormen voor de vliegactiviteiten, maar wel een ecologische meerwaarde betekenen voor het gebied. De strook zal bestaan uit (1) de omvorming van een bestaande bosstrook (4.846 m²) tot kruiden- en faunarijk grasland, welke als zoom- en mantelvegetatie deel blijft uitmaken van de EHS/NNN/NNB. Daarnaast zal er een gedeelte agrarische grond worden ingericht en bestemd als Natuur, welke op dezelfde wijze zal worden ingericht (2) voor circa. 8.033 m².



Figuur 2: Voorgestelde kwaliteitsverbetering (zie bijlage 2 voor schets op schaal)

Middels de volgende kwaliteitsverbeterende maatregelen kan aan de vereiste bijdrage worden voldaan:

- Aanleg bloemrijk/kruidenrijk grasland noordrand:
(€ 16,25 per are, 128,79* € 16,25=) € 2.093,-
- Beheer bloemrijk/kruidenrijk grasland(voor een periode van 6 jaar):
(€ 14,71 per are, per jaar, 128,79* € 14,71* 6 =) € 11.367,-
- Waardevermindering:
(‘agrarisch met waarden’ naar ‘natuur’³: € 5,5 * 8.033 m²=) € 44.182,-

Totaal zal er voor € 57.642,- (€ 2.093,- + € 11.367,- + € 44.182,-) geïnvesteerd worden in het landschap. Hiermee kan ruimschoots aan de vereiste kwaliteitsverbetering (€ 38.671,-) worden voldaan.

³ Linkerhoek aan de noordrand en een smalle strook tussen de EHS en agrarisch, krijgt de bestemming Natuur.



impressie kruiden- en faunarijk grasland (bron: <http://www.natuurlandschap.nl>)

Bijlage 1: Kaart voorgestelde ontwikkeling



Bijlage 2: Kaart voorgestelde kwaliteitsverbetering

