

Bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenbosscheweg 10 Nistelrode

Gemeente Bernheze



Bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboscheweg 10 Nistelrode

Gemeente Bernheze

Rapportnummer: 211X07371.004.086159_5

IMRO-IDN-nr: NL.IMRO.1721BPZweefvliegveld-vg01

Datum: November 2016

Contactpersoon opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant, Jos Dankers

Projectteam BRO: John Stohr, Joost van der Aa en
Corianne Verberne

Concept: december 2015

Voorontwerp:

Ontwerp: april 2016

Vaststelling: 3 november 2016

Onherroepelijk:

Trefwoorden: --

Bron foto kaft: Hollandse Hoogte 11

Beknopte inhoud: --

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	5
2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN	6
2.1 Huidige situatie	6
2.2 Planbeschrijving	7
3. BELEID	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Rijksbeleid	10
3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	10
3.2.2 Wet luchtvaart	12
3.3 Provinciaal beleid	13
3.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening	13
3.3.2 Verordening Ruimte 2014	14
3.4 Gemeentelijk beleid	19
3.4.1 Structuurvisie	19
3.4.2 Kansen verzilveren, Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2008 - 2012	19
4. MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN	21
4.1 Inleiding	21
4.2 Verkeer en parkeren	21
4.3 Geluid	21
4.4 Externe veiligheid	23
4.5 Watertoets	24
4.6 Flora en fauna	27
4.7 M.e.r.-plicht	29
5. JURIDISCHE PLANOPZET	34
5.1 Inleiding	34
5.2 Systematiek	34
5.3 Bestemmingen	37

6. UITVOERBAARHEID	40
7. VOOROVERLEG EN INSPRAAK	41
7.1 Inleiding	41
7.2 Wettelijk vooroverleg	41
7.3 Inspraak	41
7.4 Terinzagelegging	42
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode	
Bijlage 2: Quickscan Flora – en fauna	
Bijlage 3: Nota zienswijzen	
Bijlage 4: Notitie Kwaliteitsverbetering landschap - Zweefvliegveld Nistelrode	

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

In het buitengebied van Bernheze is een bijzondere recreatieve voorziening aanwezig, namelijk het zweefvliegterrein van de Aeroclub Nistelrode.

Op dit moment worden er op het zweefvliegveld Nistelrode luchtvaartactiviteiten ontplooid onder het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaarterrein (Bignal). Door de inwerkingtreding van de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens (Rbml) die is opgenomen in de Wet luchtvaart kan nu worden volstaan met een Luchthavenregeling (zie paragraaf 3.2.2 en 4.3). De Luchthavenregeling kan afgegeven worden nadat door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (Inspectie Leefomgeving en Transport) een verklaring 'Veilig gebruik luchthaven' is afgegeven. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu kan deze verklaring niet afgeven, 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. Onder meer om de afstand tussen vlieghandelingen (opstijgen en landen) en activiteiten op de grond (hangar, stallen, clubgebouw en dergelijke) te kunnen vergroten.

De Aeroclub wil de daarvoor noodzakelijke maatregelen combineren met een upgradering van het zweefvliegveld (uitbreiding van stalling, verbeteren ontsluiting en parkeren). De gemeente wil de noodzakelijke maatregelen benutten om de toeristisch recreatieve meerwaarde van het zweefvliegveld (kijkers) te kunnen vergroten.

De Aeroclub Nistelrode kent een gezonde groei van het aantal leden, waardoor de Aeroclub Nistelrode behoefte heeft aan ruimte voor het stallen materiaal en het gebruik maken van de bestaande faciliteiten. Daarnaast zijn een aantal leden van de Eindhovense Aeroclub naar de Aeroclub Nistelrode gegaan, door het opheffen van het zweefvliegen op de vliegbasis Eindhoven. In het verlengde van het advies van de Alderstafel heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant de verantwoordelijkheid op zich genomen om de een uitbreiding (in oppervlakte) en upgradering van het zweefvliegveld te faciliteren en uitgesproken dat het zweefvliegterrein van de Aeroclub Nistelrode het primaire provinciale zweefvliegterrein is.

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. Door aan die eisen te voldoen is ook voldoende ruimte om de groei van het aantal leden te kunnen faciliteren.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Vorstenboscheweg 10 tussen Nistelrode en Vorstenbosch.



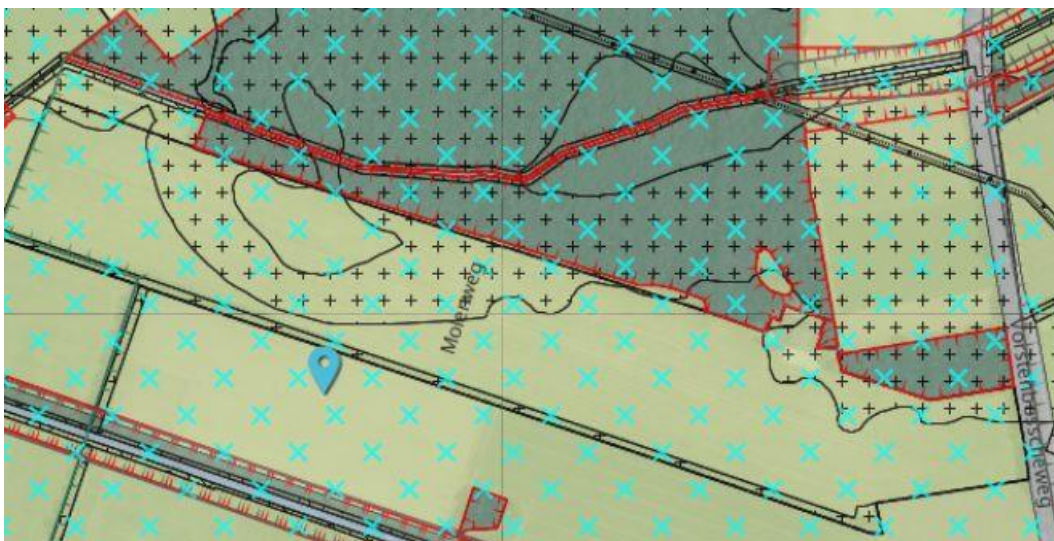
Figuur 1.1. plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

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.

De uitbreiding van het zweefvliegveld naar het noorden, zuiden, oosten en westen heeft de volgende bestemmingen en aanduidingen:

- Noordelijke uitbreiding: enkelbestemming Natuur, met een dubbelbestemming Waarde - Archeologie 3 en de gebiedsaanduiding wro-zone natuurontwikkelingsgebied;
- Zuidelijke uitbreiding: bestemming Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels met de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld. Dit deel van het plangebied heeft daarnaast een dubbelbestemming Waarde - Landschapselementen. Deze uitbreiding maakt reeds onderdeel uit van het bouwvlak en heeft de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld;
- Oostelijke uitbreiding: bestemming Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels;
- Westelijke uitbreiding: bestemming Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels en de bestemming Natuur.



Figuur 1.2. vigerend bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 vindt een beschrijving van het plan plaats. De toets aan het beleid is terug te vinden in hoofdstuk 3. In de hoofdstuk 4 worden de milieuhygienische aspecten besproken. In hoofdstuk 5 wordt de juridische planopzet toegelicht. In hoofdstuk 8 en hoofdstuk 9 komen respectievelijk de uitvoerbaarheid, vooroverleg en inspraak aan de orde.

2. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

2.1 Huidige situatie

Het zweefvliegveld is gelegen in het buitengebied van de gemeente Bernheze, direct aan de Vorstenboscheweg. Het zweefvliegveld bestaat uit een strook grasland waarop de zweefvliegtuigen landen en op stijgen. De Aeroclub Nistelrode beschikt over een hangar (voor het stallen van zweefvliegtuigen) en een clubgebouw met terras aan de rand van het zweefvliegveld. Er is geen verlichting aanwezig op het zweefvliegveld. Het plangebied wordt ontsloten via een onverharde weg vanaf de Vorstenboscheweg. Het zweefvliegveld is vrij toegankelijk voor niet zweefvliegers.

Ten noorden van het zweefvliegveld ligt een structuurrijk bos, dat onderdeel uitmaakt van Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS)¹. Het overige deel van het plangebied is omringd door agrarische percelen. Het zuidelijk deel van het zweefvliegterrein wordt begrensd door een houtwal. De houtwal maakt, conform het vigerende bestemmingsplan wel onderdeel uit van het zweefvliegterrein, maar wordt niet effectief gebruikt als zweefvliegterrein (is ook niet verhuurd aan de Aeroclub), omdat de begroeiing te hoog is om er met een zweefvliegtuig over heen te kunnen gaan. De start- en landingsbaan wordt intensief gemaaid en is met name in gebruik in de periode half maart tot eind november. In het plangebied is geen open water aanwezig.



Figuur 2.1. foto uit 2006, landend vanuit het oosten (bron: Businesscase Uitbreiding en upgrading Zweefvliegveld Nistelrode)

¹ In deze toelichting zal NNN en EHS door elkaar gebruikt worden.

2.2 Planbeschrijving

De uitbreiding (in oppervlakte) van het zweefvliegveld is een voorwaarde voor de operationele veiligheid en noodzakelijk voor het verkrijgen van een Luchthavenregeling. De Luchthavenregeling komt in de plaats van de nu geldende Bignal ontheffing. Door het moeten stoppen van zweefvliegen op de Vliegbasis Eindhoven is Aeroclub Nistelrode in Midden- en Oost-Brabant het enige zelfstandige zweefvliegterrein en daarmee van belang als enige zweefvliegfaciliteit voor een belangrijk deel van Noord-Brabant. Het kunnen voldoen aan de veiligheidsvereisten voor het afgeven van een Luchthavenregeling is daarom essentieel voor het kunnen blijven aanbieden van een zweefvliegfaciliteit voor een groot deel van de provincie. De ten behoeve van de veiligheid noodzakelijke maatregelen en beperkte verruiming van het terrein biedt de Aeroclub zelf ook meer armslag om de aantrekkelijkheid van het terrein voor haar leden te vergroten en daarmee een gezonde financiële situatie te behouden. Het kunnen realiseren van dergelijke investeringen is essentieel voor het behoud van de zweefvliegfaciliteit, zeker in tijden waarin overheidssubsidies en bijdragen steeds minder aan de orde zijn en verenigingen hun eigen financiële verantwoordelijkheid moeten kunnen dragen. Daarom ligt in dit plan de nadruk op de beperkte uitbreiding van het terrein en de noodzakelijke aanpassingen in opgaande groenstructuren om te kunnen voldoen aan de vereisten voor de Luchthavenregeling. Daarnaast is een passende regeling nodig om noodzakelijke investeringen in gebouwen en terreininrichting te kunnen doen ten behoeve van het goed kunnen functioneren als vereniging en als gemeentelijk toeristisch-recreatief object, planologisch mogelijk te maken.



Figuur 2.2. illustratie toeristisch-recreatief object

Het huidige zweefvliegterrein (zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied) wordt in alle richtingen uitgebreid. De Wet luchtvaart schrijft een minimale breedte van de start- en landingsstrook voor van 100 meter met een veiligheidsstrook van 50 meter. Met een huidige veldbreedte van circa 136 - 140 meter wordt dit gerealiseerd door een uitbreiding aan de zuidzijde van circa 9 meter en aan de noordzijde van circa 12 meter.

Het zweefvliegveld moet de volgende hoofdactiviteiten kunnen ontplooiën:

1. starten, vliegen en landen van zweefvliegtuigen;
2. starten met behulp van lier en sleepvliegtuig;
3. starten en vliegen en landen met zelfstarters en motorzweefvliegtuigen.

Als medegebruik zal de activiteit starten, vliegen en landen van schervmvllegrs mogelijk zijn.

Uitgangspunt voor de upgrading en uitbreiding van het zweefvliegveld is het vergroten van de veiligheid. Voor het vergroten van de veiligheid zijn meerdere banen nodig. Door het verbreden van het zweefvliegterrein (of luthaventerrein) is het mogelijk om drie aparte volwaardige banen te realiseren met een veiligheidsstrook. Het gaat hierbij om één zweefvliegterrein (grasveld), waar start- en landingsterrein gescheiden zijn (door de lierkabels), verder is er sprake van scheiding in tijd tussen het starten en landen van gemotoriseerde vliegtuigen en zweefvliegtuigen. Hierdoor is het mogelijk om de zweefvliegactiviteiten te combineren met sleep- en zelfstartende motorzweefvliegtuigen.

Het zweefvliegveld heeft na uitbreiding een lengte van 1.000 meter en een breedte van minimaal 150 meter en voldoet daarmee aan de voorwaarden zoals opgenomen in Regeling veilig gebruik luthavens en andere terreinen (zie paragrafen 3.2.2. en 4.3).

Voor het doorgroeien van de Aeroclub is de realisatie van een nieuwe hangar noodzakelijk en zal de toegangsweg en parkeerplaats aangepakt moeten worden. Het aanpassen van de toegangsweg is noodzakelijk in verband met het veilig ontsluiten van het zweefvliegterrein en het vermijden van potentieel gevaarlijke situaties op de Vorstenbossche weg en het naastliggende fietspad. Gezien de fraaie ligging van zweefvliegveld is het een idee om het gebied ook recreatief een impuls te geven, dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een fietscafé of bankjes vanwaar op een veilige manier gekeken kan worden naar het zweefvliegen.

De Aeroclub heeft daarnaast de wens om voor de huidige campingactiviteiten (overnachten aan de rand van het zweefvliegveld t.b.v. zweefvliegclubactiviteiten) voorzieningen aan te leggen, zoals nutsvoorzieningen en sanitaire voorzieningen.

Concreet bestaat de bestemmingsplanwijzing 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 kopsen kanten met in totaal circa 2,6 hectare en een daaruit voortvloeiende vergroting van functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld.

3. BELEID

3.1 Inleiding

Zowel op Rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het ruimtelijke beleid. De van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden in dit hoofdstuk kort besproken

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte² staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudiger regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit bovenstaande drie doelen zijn de nationale belangen naar voren gekomen. Voor de regio Brabant zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

- het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland;
- versterking van de primaire waterkeringen;
- deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en herstructurering van het Deltaprogramma;
- EHS inclusief Natura 2000-gebieden;
- buisleidingennetwerk ruimtelijk mogelijk maken;
- onderzoek naar goederenvervoer over het spoor;

² Vastgesteld op 13 maart 2012

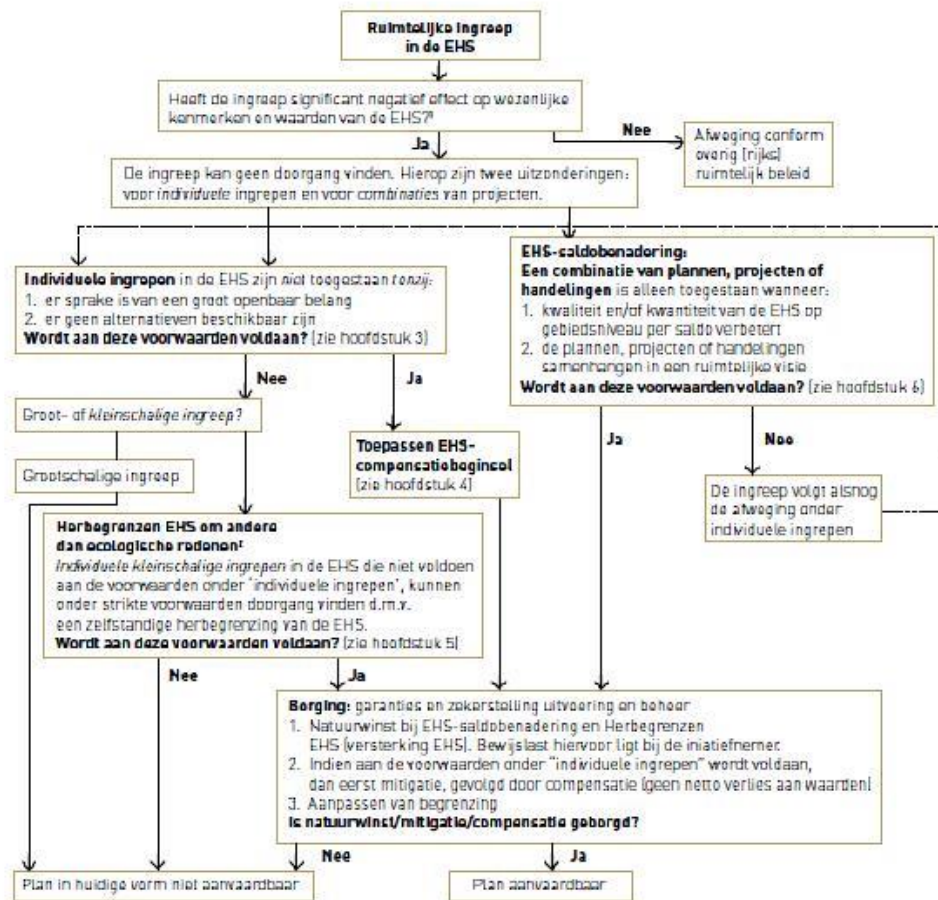
- hoofdenergienetwerk (380 KV) over de grens;
- voorkeursgebieden grootschalige windenergie Westelijk Noord-Brabant.

Zweefvliegveld

Voor het zweefvliegveld is de opgave met betrekking tot de EHS van belang, namelijk: "Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten". Het Rijk is verantwoordelijk voor en door de Europese Unie aanspreekbaar op het nakomen van die aangegane verplichtingen. Binnen de door het Rijk gestelde kaders begrenzen, beschermen en onderhouden de provincies een natuurnetwerk met de juiste ruimtelijke, water- en milieuocondities voor kenmerkende ecosystemen van (inter)nationaal belang. Dit provincie- en landsgrensoverschrijdende netwerk is de herijkte nationale EHS. De provincies geven bij de inzet van middelen voor inrichting en beheer prioriteit aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water en de soortenbescherming. Ook de drinkwaterbedrijven en de landbouw hebben een rol bij het natuurbeheer.

De natuur in de EHS blijft goed beschermd met een 'nee, tenzij'-regime. Binnen de EHS zijn nieuwe projecten, plannen en handelingen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken.

De flexibiliteit in begrenzing en de mogelijkheden om ontwikkelingen toe te staan, die in het beleidskader Spelregels EHS zijn uitgewerkt (EHS-saldobenadering, herbegrenzen EHS, compensatie), blijven hierbij overeind. Hieronder is een schema weergegeven met betrekking tot het afwegingskader. De provincie Noord-Brabant heeft deze regels geïmplementeerd in de Verordening ruimte. In paragraaf 3.3.2. zijn deze uitgewerkt.



Figuur 3.1. schema EHS

3.2.2 Wet luchtvaart

Door de inwerkingtreding op 1 november 2009 van de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens (Rbml), die is opgenomen in de Wet luchtvaart zijn Provinciale Staten het bevoegde gezag geworden om te besluiten over het zogeheten 'landzijdige' gebruik van een regionale luchthaven, dat wil zeggen de milieugebruiksruimte (geluid, lucht en externe veiligheid) en daarmee samenhangend de consequenties voor het ruimtegebruik in de omgeving.

Zweefvliegveld

Voor het zweefvliegveld Nistelrode is de Luchthavenregeling van toepassing (zie paragraaf 4.3). De Luchthavenregeling is van toepassing op luchthavens zonder ruimtelijke impact buiten de terreingrenzen. Dit is het geval wanneer zowel de geluidscontour als de externe veiligheidscontour valt op of binnen het luchthavengebied. Op basis van de Wet luchtvaart is daarnaast de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2014 (verder te noemen structuurvisie) van kracht geworden. De structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. In de structuurvisie is het ruimtelijk belang van de Provincie Noord-Brabant door Provinciale Staten aangegeven en op hoofdlijnen in beleid uitgewerkt. In de structuurvisie zijn de algemene uitgangspunten benoemd die de provincie van belang acht voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant. De structuurvisie wordt als kaderstellend uitgangspunt gehanteerd voor de uitoefening van haar bevoegdheden. Indien nodig kan worden overgaan tot nadere uitwerking of concretisering van de algemene kaders uit de structuurvisie. Voor een aantal onderwerpen geeft de structuurvisie zelf al aan dat een concretisering gewenst.

De structuurvisie is samen met de Verordening ruimte een middel om de ruimtelijke visie van Brabant te realiseren. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Het zwaartepunt ligt niet zozeer op het bestaand bebouwd gebied, maar op het buitengebied. De ruimtelijke (provinciale) belangen zijn in vier ruimtelijke structuren geordend. Binnen deze structuren worden de belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen. Samen vormen deze structuren de provinciale ruimte structuur. De vier structuren zijn:

1. de groenblauwe structuur: functieontwikkeling gecombineerd met de ontwikkeling van een robuust raamwerk met landschappelijke kwaliteit, bestaande uit natuur, watersystemen en nieuwe natuur in hiervoor kansrijke gebieden.
2. het landelijk gebied: multifunctionele gebruikruimte met behoud van agrarische productieruimte in die delen van het landelijk gebied waar de landbouw leidend is voor nieuwe ontwikkelingen.
3. de stedelijke structuur: stedelijk concentratiegebied waar de groei van de verstedelijking wordt opgevangen en kernen in landelijk gebied die zo veel als mogelijk worden ontzien van verdere verstedelijking (alleen opvang van eigen verstedelijkingsbehoefte).
4. de infrastructuur: goede bereikbaarheid van Brabantstad en de economische kennisclusters van Noord-Brabant.

Zweefvliegveld

De noordelijke uitbreiding van het zweefvliegveld ligt in de groenblauwe structuur.

Groenblauwe structuur

De groenblauwe structuur omvat samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waaronder de EHS en de groenblauwe mantel, waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. Behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden is hier belangrijk. Het kerngebied groenblauw bestaat uit de EHS inclusief (robuuste) ecologische verbindingzones en waterstructuren zoals beken en kreken. Het ruimtelijke beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten. Er is geen ruimte voor (grootschalige of intensieve) ontwikkelingen die niet passen binnen de doelstellingen voor de EHS en beheer/herstel van de waterstructuren. Bestaande functies en bestaand gebruik binnen de groenblauwe kern worden gerespecteerd. Voor de ontwikkeling van functies binnen de groenblauwe kern gelden de EHS-spelregels (zie paragraaf 3.2), zoals die door het Rijk/IPO zijn afgesproken: het 'nee, tenzij'-principe met toepassing van het compensatiebeginsel en met mogelijkheden voor de zogenaamde herbegrenzing en saldobenadering. De ontwikkeling van extensieve recreatie die zich richt op beleving van natuurgebieden, is goed mogelijk. De ontwikkeling moet wel passen binnen de natuurdoelstellingen van het gebied en bijdragen aan de versterking van de aanwezige natuur- en landschapswaarden.

Nieuwe ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel zijn mogelijk, als deze bestaande natuur-, bodem- en waterfuncties respecteren of bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van deze functies of het (cultuurhistorisch waardevolle) landschap. De ontwikkeling van extensieve recreatie die zich richt op beleving van natuurgebieden, is goed mogelijk. De ontwikkeling moet wel passen binnen de natuurdoelstellingen van het gebied en bijdragen aan de versterking van de aanwezige natuur- en landschapswaarden.

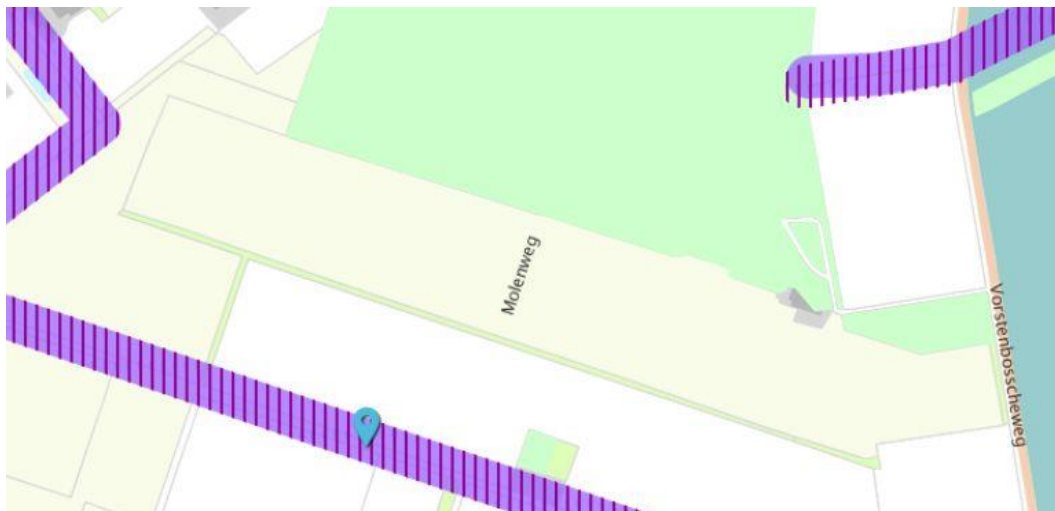
Zweefvliegveld

Realisatie en uitbreiding van het zweefvliegveld is onder voorwaarden mogelijk. De regels daarvoor zijn uitgewerkt in de provinciale Verordening ruimte (zie paragraaf 3.3.2).

3.3.2 Verordening Ruimte 2014

In de Verordening ruimte 2014 zijn de regels opgenomen waarmee een gemeente rekening moet houden bij het opstellen van een bestemmingsplan.

De Verordening is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de Verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke)bestemmingsplannen.



Figuur 3.2. Uitsnede Themakaart natuur en landschap

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. Bijde 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 faunarijk grasland.

Door Ecoresult is een quickscan flora en fauna (inclusief veldbezoek)³ 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 geba-

³ Notitie Quickscan flora en fauna Uitbreiding Zweefvliegveld Nistelrode, Ecoresult, 14 januari 2016

seerd 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 Nistelrode⁴ 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 faunarijk 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 een specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur – grasland' is de te realiseren kwaliteitsverbetering geborgd in het bestemmingsplan.



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

⁴ Notitie Kwaliteitsverbetering landschap - Zweefvliegveld Nistelrode, BRO, 26 augustus 2016

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie

De gemeente Bernheze heeft in 2010 een structuurvisie opgesteld. Met de structuurvisie wil de gemeente de volgende doelen bereiken:

- Integrale visievorming voor de lange termijn;
- Bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig);
- Toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen;
- Basis voor uitwerking in juridisch planologische kaders (zoals bestemmingsplannen);
- Basis voor uitvoering.

Zweefvliegveld

Het zweefvliegveld is in de structuurvisie opgenomen als recreatievevoorziening. De structuurvisie biedt de mogelijkheid bestaande recreatievevoorzieningen te versterken, wanneer dit in combinatie gaat met bos- of natuurontwikkeling.

3.4.2 Kansen verzilveren, Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2008 - 2012

De beleidsnota Kansen verzilveren is het kader voor nieuwe initiatieven van de gemeente én vanuit het veld voor de periode 2008 - 2012. In de beleidsnota zijn speerpunten opgenomen voor de periode 2008 – 2012:

- Het duurzaam onderhouden en versterken van de basis van ons toeristisch-recreatief product: natuur, landschap en erfgoed en het recreatieve routenetwerk;
- Het verbreden van de mogelijkheden voor recreatieve voorzieningen;
- Verbanden leggen en samenwerken om nieuwe toeristisch-recreatieve producten te ontwikkelen, bijvoorbeeld op basis van het routenetwerk en rond verschillende thema's (kunst en cultuur, educatie, duurzaamheid);
- Het bekendmaken en verbeteren van de zichtbaarheid van het recreatieve aanbod in Bernheze.

Zweefvliegveld

De zweefvliegactiviteiten en met name start en landing zijn visueel aantrekkelijk voor een passerend recreant. Het zweefvliegveld is daarmee een van de schakels in toeristische routes in de regio. Om de zweefvliegactiviteiten goed te kunnen waarnemen zal de recreatieve passant even willen stoppen. De uit oogpunt van vliegveiligheid noodzakelijke aanpassing van de laanbeplanting langs de Vorstenboscheweg en de aanpassingen van de ontsluiting van het zweefvliegveld geeft aanleiding om op dit punt dan ook faciliteiten te realiseren waardoor even stoppen voor een recreant ook op een veilige en verantwoorde wijze mogelijk is, maar ook aantrekkelijk is. Daarbij kan worden gedacht aan ruimte voor enkele auto's om even te stoppen, ruimte voor fietsers om even te stoppen, de mogelijke realisatie van een recreatief horecasteunpunt met terras (fietscafé). Het

bestemmingsplan voorziet in het planologisch juridisch kader om dit soort ontwikkelingen te kunnen realiseren.

4. MILIEUHYGIENISCHE ASPECTEN

4.1 Inleiding

Tussen milieubeleid en ruimtelijke ordening bestaat een duidelijke relatie, zo blijkt uit jurisprudentie en Rijksbeleid. Ook het uitgangspunt van provinciaal ruimtelijke ordeningsbeleid is het streven naar een duurzame ontwikkeling. Dit houdt onder meer in dat functies als wonen, verkeer, recreatie en bedrijvigheid (en de daarmee gepaard gaande milieurisico's) op elkaar afgestemd worden. Voor dit bestemmingsplan geldt dat over het overgrote deel van het plangebied al de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld is gelegen. Deze functieaanduiding komt met de bestemmingsplanwijziging over een groter gebied te liggen. De relevante milieuaspecten voor het vergroten van het gebied met de functieaanduiding specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld zijn met name geluid en externe veiligheid. Daarnaast biedt het bestemmingsplan meer ruimte voor gebouwen, waardoor het verhard oppervlakte toeneemt en de watertoets doorlopen moeten worden.

4.2 Verkeer en parkeren

Voor de functie van een zweefvliegterrein zijn geen parkeernormen. De Aeroclub Nistelrode heeft op basis van ervaringsgegevens aangegeven dat er gemiddeld 20 personen auto's aanwezig zijn tijdens vliegdagen. Zo'n 20% van deze leden komt met een auto met trailer, waarvoor 4 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Bij de realisatie van 30 parkeerplaatsen is er voldoende ruimte om te parkeren.

4.3 Geluid

Activiteitenbesluit

Een zweefvliegveld is een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer (Wm). In het Activiteiten besluit zijn normen opgenomen voor zover de activiteiten betrekking hebben op het zweefvliegveld zelf (grondgebonden geluid). Op woningen van derden (of een afstand van maximaal 50 meter) mag op basis van het Activiteitenbesluit het equivalente geluidsniveau (L_{Aeq}) niet meer bedragen dan 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en de nachtperiode. Het piekgeluid (L_{Amax}) mag ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen) niet meer bedragen dan 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en de nachtperiode.

De dichtstbijzijnde woning (Dintherseweg) is gelegen op een afstand van 90 meter vanaf de rand van het plangebied. Er wordt voldaan aan de normen die zijn opgenomen in het

Activiteitenbesluit en moet immers op een afstand van 50 meter voldaan worden aan de normen zoals opgenomen in het Activiteitenbesluit.

Wet luchtvaart

De geluidbelasting van het gemotoriseerde vliegverkeer (met een sleepvliegtuig of de zelfstartende zweefvliegtuigen) valt niet onder werkingssfeer van de Wm. Door Adecs Airinfra is een onderzoek geluid (en externe veiligheid) uitgevoerd (bijlage 1). Dit onderzoek is uitgevoerd om te kunnen bepalen of voor het zweefvliegveld een Luchthavenbesluit dan wel een Luchthavenregeling aangevraagd moet worden. Voor het zweefvliegveld Nistelrode is de Luchthavenregeling van toepassing. De Luchthavenregeling is van toepassing op luchthavens zonder ruimtelijke impact buiten de terreingrenzen. Dit is het geval wanneer zowel de geluidscontour als de externe veiligheidscontour valt op of binnen het luchthavengebied. Op basis van de Wet luchtvaart is daarnaast de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen van toepassing.

Het onderzoek van Adecs is gebruikt om te bepalen of voor het zweefvliegveld een luchthavenbesluit dan wel een Luchthavenregeling aangevraagd moet worden. Het aantal bewegingen met gemotoriseerde vliegtuigen (990), zoals opgenomen in tabel 3 van het onderzoek zijn een veelvoud van het werkelijk aantal bewegingen. In tabel 5.1 zijn het werkelijk aantal starts voor de jaren 2013 – 2015 opgenomen. Het werkelijk aantal bewegingen (met gemotoriseerde vliegtuigen) is het aantal sleepstarts en zelfstarts keer 2.

	2013	2014	2015
Vliegdagen	61	65	71
Lierstarts	2.369	3.466 ⁵	3.254
Sleepstarts	53	43	42
Zelfstarts	55	44	81

Tabel 5.1: werkelijk aantal vliegdagen en starts

Het onderzoek van Adecs toont aan dat met een veelvoud van het aantal bewegingen de geluidscontour (56 dB(A) L_{den}) binnen het luchthavengebied (en dus plangebied) valt.

Deze geluidsbelasting van het gemotoriseerde vliegverkeer vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

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 be-

⁵ In 2014 heeft er naast de reguliere starts opleiding plaatsgevonden voor derden.

schouwing 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.

4.4 Externe veiligheid

Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

In de regeling zijn de regels in verband met de aanleg, inrichting uitrusting en het veilig gebruik van de luchthavens en andere terreinen opgenomen met het oog op de orde en veiligheid op die luchthavens en terreinen. Uit het onderzoek van Adecs blijkt dat de berekenden plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} is gelegen binnen het luchthavengebied.

Door de uitbreiding (in oppervlakte) en upgradering van het zweefvliegveld wordt voldaan aan de veiligheidseisen voor zweefvliegen, zoals is opgenomen in de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitbreiding (in oppervlakte) en upgradering van het zweefvliegveld.

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.

4.5 Watertoets

Nederland is groot geworden door het leven met en de strijd tegen het water. In de 20e eeuw is, doordat er te weinig rekening is gehouden met het waterbelang, veel ruimte aan het water onttrokken en veel afvalwater direct geloosd op oppervlaktewater. Om de toekomst van Nederland op dit gebied veilig te stellen is het nodig om te anticiperen op klimaatsveranderingen en bij de ruimtelijke planvorming goed rekening te houden met water. De waterbeheerder heeft de taak, kennis en kunde om daar zorg voor te dragen. Daarom is het belangrijk om hem vroegtijdig te betrekken bij de planvorming.

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 wettelijk vastgelegd.

Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Provinciaal Waterplan van Noord-Brabant, het Waterbeheersplan van waterschap Aa en Maas, het Waterplan van de gemeente Bernheze, het nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze

beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit)
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit)

Daarnaast is de 'Beleidsbrief regenwater en riolering' nog relevant. Hierin staat hoe het beste omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. In deze beleidsbrief worden analoog aan de bekende drietrapsstrategieën de volgende pijlers genoemd:

- aanpak bij de bron: het voorkomen van verontreiniging van regenwater;
- regenwater vasthouden en bergen;
- regenwater gescheiden van afvalwater afvoeren en
- integrale afweging op lokaal niveau.

Waterschap Aa en Maas: Waterbeheerplan 2010-2015 'Werken met water voor nu en later'

Het waterbeheerplan maakt inzichtelijk wat waterschap Aa en Maas in de planperiode van zes jaar gaat doen. Het doel is om het watersysteem en de afvalwaterketen op orde te houden. Het beheer van water door het waterschap bepaalt mede dat mensen en dieren in Noordoost Brabant leven in een veilige, schone en prettige omgeving. Met haar waterbeleid streeft het waterschap Aa en Maas naar:

- Veilig en bewoonbaar gebied: Investeren in het verbeteren van dijken zodat de veiligheid tegen overstromingen blijft gewaarborgd. Hiervoor verbetert het waterschap de vijf kilometer primaire waterkering en vijf waterkerende kunstwerken die niet aan de norm voldoen. Daarnaast streeft het waterschap ernaar de grootste knelpunten van wateroverlast op te lossen.
- Voldoende water: Het waterschap wil in dit kader de baggerachterstand verder wegwerken, de knelpunten in agrarisch gebied oplossen door inrichtings- en beheermaatregelen en het aanpakken van de verdroging van natuurgebieden.
- Schoon water: Doelstellingen op dit punt betreffen het verbeteren van (mogelijk) verontreinigde waterbodems en het afvalwater zo goed mogelijk en tegen zo laag mogelijke kosten te blijven zuiveren. Hiertoe zal de samenwerking met gemeenten in de waterketen verder worden verbeterd. Tot slot blijft het waterschap initiatieven, om diffuse verontreinigingen terug te dringen, stimuleren.
- Natuurlijk water: De doelstelling is onder ander om 30 kilometer beek herstellen en 120 kilometer ecologische verbindingzones aan te leggen samen met gemeenten en terreinbeheerders. Samen met de gemeenten wil de belangrijkste knelpunten in stedelijk gebied aanpakken, zoals blauwalgen en waterstank.

Waterschap Aa & Maas: Uitgangspunten watertoets

Vanaf 1 februari 2008 gebruikt waterschap Aa en Maas bij advisering over de watertoets acht uitgangspunten:

- wateroverlastvrij bestemmen;
- gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater;
- doorlopen van de afwegingsstappen: hergebruik-infiltratie-buffering-afvoer;
- hydrologisch neutraal ontwikkelen;
- water als kans;
- meervoudig ruimtegebruik;
- voorkomen van vervuiling;
- (rekening houden met) waterschapsbelangen.

Waterplan Bernheze

Als algemeen streefbeeld voor de gemeente voor 2030 is gesteld: 'Het hebben en houden van een veilige, kwalitatief hoogwaardig leefbare gemeente, waarin een gezond en veerkrachtig watersysteem aanwezig is en duurzaam met water wordt omgegaan. Daarnaast versterken de Aa, Leijgraaf en Groote Wetering, als herkenbare beeksystemen met een natuurlijk karakter, enerzijds de leefbaarheid en identiteit en anderzijds de (water)recreatieve en toeristische positie van Bernheze'.

De volgende thema's zijn in het waterplan gehanteerd:

- Schoon water: Hierbij geldt de voorkeursrits: voorkomen - scheiden – zuiveren;
- Zuinig met water;
- Water in de bebouwde omgeving: Hier geldt de voorkeursrits: vasthouden - bergen – afvoeren;
- Boeiend water;
- Samenwerking.

Bovenstaand beleid betekent onder andere dat er 'hydrologisch neutraal' moet worden gebouwd, conform de uitgangspunten 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' van het waterschap. Dit houdt in dat het hemelwater dat op daken en verharding valt, in principe niet versneld mag worden afgevoerd. Er zal moeten worden gezocht naar vormen van hergebruik, vasthouden of bergen van hemelwater. Vermenging van vuil en schoon (hemel-)water wordt niet wenselijk geacht. Waterschap Aa en Maas heeft een eenvoudige reken-tool ontwikkeld ten behoeve van het bepalen van de wateropgave (HNO-rekentool). Hierbij wordt de wateropgave bepaald aan de hand van de toename van het verharde oppervlak. Op basis van artikel 15 van de Algemene regels Keur 2015 is bepaald dat bij een toename van verhard oppervlak van maximaal 2.000 m² geen compensatie vereist is. Dit is verantwoord omdat deze oppervlakten hydrologisch gezien tot dermate kleine afvoeren leiden dat deze geen probleem vormen voor de afvoercapaciteit van het afwateringsstelsel.

Het bestemmingsplan laat maximaal 2.500 m² aan bebouwing toe binnen het bouwvlak. Dit is inclusief het bestaande clubgebouw en de bestaande hangar. De toename aan bebouwing is maximaal 1.300 m². Conform het beleid van het Waterschap Aa en Maas is er een bergingsbehoefte van 60mm per m². Binnen het plangebied is ruimte voor waterberging (78 m³) gereserveerd, zodat er voldoende ruimte aanwezig is voor bijvoorbeeld een zaksloot of vloeiveld. Dit maakt het plan hydrologisch neutraal.

De waterparagraaf moet in het kader van de watertoets door de gemeente Bernheze voorgelegd worden aan het Waterschap Aa en Maas.

4.6 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de EHS, die op provinciaal niveau in de structuurvisie en Verordening vastgelegd.

Wettelijke gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet)

De Natuurbeschermingswet 1998 heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermde Natuurmonument) zijn vergunningsplichtig.

Provinciaal beleid

De EHS en de provinciale groenstructuur zijn ruimtelijk in de structuurvisie en Verordening vastgelegd. De EHS is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. Ook de beheersgebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot de EHS. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten.

Voor alle soorten geldt een zorgplicht. Dat betekent dat o.a. opzettelijke verstoring niet is toegestaan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2', de bijlage 1 soorten van het besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten, de soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (tezamen tabel 3) en met vogels.

Ecoresult heeft in het plangebied een quickscan flora- en faunaonderzoek⁶ uitgevoerd. De resultaten en conclusie van deze quickscan zijn integraal in deze paragraaf verwerkt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke is opgenomen als bijlage 2 bij deze toelichting.

Wettelijke gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet)

De dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebieden zijn de Natura 2000-gebieden Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek liggen ten westen van het plangebied op circa 16 km. afstand. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied en de aard van de ontwikkeling zijn effecten op voorhand uitgesloten. In de planvorming zal derhalve verder geen rekening gehouden hoeven worden met de Natuurbeschermingswet.

Provinciaal beleid

Het plangebied is deels gelegen in de EHS. De watergang ten westen van het plangebied is begrensd als ecologische verbindingszone (<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/>). En heeft de aanduiding behoud en herstel watersystemen. Het plangebied is niet begrensd als groenblauwe mantel.

Het NNN is begrensd als:

- N16.01 Droog bos met productie;
- N16.02 Vochtig bos met productie.

Provinciaal beleid

Zie paragraaf 3.3.

Flora- en faunawet

- Binnen het plangebied is geen geschikt biotoop aangetroffen voor beschermde vaatplanten. Het voorkomen van beschermde vaatplanten binnen het plangebied is daarmee met voldoende zekerheid uit te sluiten.
- In de bomen van het EHS zijn potentieel geschikte vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen aanwezig. Op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens is het niet mogelijk een juiste effectbeoordeling en eventueel toetsing aan de Flora- en faunawet uit te voeren. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig in januari (verdiepend veldonderzoek en boomcameraonderzoek) en indien noodzakelijk in de periode 15 mei tot en met 15 juli en 15 augustus tot 1 oktober.

⁶ Notitie Quickscan flora en fauna Uitbreiding Zweefvliegveld Nistelrode, Ecoresult, 14 januari 2016

- Het plangebied is potentieel geschikt voor eekhoorn, das, boommarter en steenmarter. Derhalve is aanvullend onderzoek nodig. Voor boommarter en steenmarter is onderzoek met behulp van een cameraval nodig. Dit kan in dezelfde periode worden uitgevoerd als het vleermuizenonderzoek. Voor das en eekhoorn moet in de winterperiode gekeken worden naar sporen en boomnesten binnen het plangebied.
- Het in het noorden van het plangebied gelegen NNN binnen het plangebied is potentieel geschikt als vaste rust- en verblijfplaats voor boombewonende soorten met jaar rond beschermde nesten en maakt onderdeel uit van het leefgebied van buizerd, boomvalk, havik, sperwer, wespandief en ransuil. Negatieve effecten voor vogelsoorten met jaar rond beschermde nesten zijn daardoor op voorhand niet uitgesloten. In eerste instantie is aanvullend onderzoek nodig in de winterperiode om een beter beeld te krijgen van de boomnesten in het plangebied. Indien potentieel geschikte voortplantingsplaatsen en vaste rust- en verblijfplaatsen worden aangetroffen is verdiepend veldonderzoek nodig in de broedperiode van betreffende soorten.
- Binnen het gehele plangebied zijn broedende vogels te verwachten in de aanwezige begroeiing. De nesten van vogelsoorten zijn uitsluitend beschermd gedurende de periode dat deze nesten in gebruik zijn, dat wil zeggen de broed- en nestperiode. Het is in de praktijk niet mogelijk om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in deze periode. Voor de binnen het plangebied voorkomende vogelsoorten kan de periode tussen half maart en half juli worden aangehouden als broedseizoen. Door het verwijderen van de begroeiing buiten de broedperiode uit te voeren en/of door inspectie voor aanvang van werkzaamheden op de aanwezigheid van broedende vogels, kunnen negatieve effecten voorkomen worden.
- Binnen het plangebied zijn geen beschermde soorten vissen, amfibieën, reptielen en overige ongewervelden (zoals bijv. zeldzame dagvlinders en libellen) te verwachten. Negatieve effecten voor deze soortgroepen zijn op voorhand uitgesloten met inachtneming van de zorgplicht.
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Er zijn in dit geval hiervoor echter geen specifieke maatregelen nodig.

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 aanvliegroutes 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	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

C	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
		2.100 meter of meer.		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	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,	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 lucht-

D	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
	banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes	voor zover dit is vastgesteld op grond van het externe-veiligheidsrisico of geluidbelasting, of 2°. de grenswaarden, 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		havenbesluit als bedoeld in die wet.

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.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een planverbeelding (met legenda) en regels, vergezeld van een toelichting. De planverbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De planverbeeldingen hebben de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouw-mogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten be-bouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een be-langrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de planverbeelding en regels. In de volgende twee paragrafen wordt de syste-matiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven.

5.2 Systematiek

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels ge-hanteerd dienen te worden, uiteengezet. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012. Qua plansystematiek en inhoudelijk wordt gezien de ligging van het plangebied en de aard van de wijzigingen, aangesloten op het vigerende be-stemmingsplan 'Buitengebied Bernheze'.

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inlei-dende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotre-gels aan de orde komen.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat alle bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren:

Begrippen (Artikel 1):

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het plan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten (Artikel 2):

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg ge-given wat onder de diverse begrippen wordt verstaan.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk komen de verschillende bestemmingen aan de orde. Alle zelfstandige regelingen, die gevolgen hebben voor de bouw- of gebruiksmogelijkheden van de gronden, zijn als een bestemming vormgegeven. De volgorde van de bestemmingen is conform de SVBP op alfabetische volgorde, waarbij de hoofdbestemmingen voor de dubbelbestemmingen zijn geplaatst. De bestemmingsregels bevatten de volgende onderdelen.

Bestemmingsomschrijving:

Een omschrijving van de doeleinden van de bestemming. Het gaat hierbij om de functies. De aard van de toegelaten fysieke elementen van de grond, zoals bouwwerken en werken, geen gebouwen zijnde, vloeit (rechtstreeks) voort uit de toegelaten functies.

Bouwregels:

In de bouwregels worden voor alle hoofdgebouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de van toepassing zijnde bouwregels gesteld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de verbeelding.

Nadere eisen:

Indien dit lid is opgenomen, hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van bebouwing ten behoeve van het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en het woonmilieu van de omgeving.

Afwijken van de bouwregels:

In deze regels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om middels een omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels. Het toetsingskader voor het toepassen van deze bevoegdheid is ook in dit lid opgenomen.

Specifieke gebruiksregels:

In dit onderdeel is aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de in de bestemmingsomschrijving genoemde doeleinden. Binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels' is daarnaast een nadere specificering van het gebruik ten behoeve van horeca opgenomen.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Binnen de bestemmingen is een omgevingsvergunningregeling opgenomen voor diverse werkzaamheden die invloed hebben op de grond en/of de begroeiing. Voor de gronden gelegen binnen de beschermingszone van enkele waarden, gelden daarnaast enkele andere vergunningplichten. Bij de beoordeling van de vraag of en in welke mate bepaal-

de werken en/of werkzaamheden toelaatbaar worden geacht geldt een nader afwegingskader.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Anti-dubbelregel (Artikel 8)

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een plan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene aanduidingsregels (Artikel 9)

In dit artikel wordt, ter verduidelijking, verwezen naar de specifieke aanvullende regels die van toepassing zijn op de gebiedsaanduidingen in het plangebied.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels in het plan waarvan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning kan afwijken. De voorwaarden, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven in het tweede sublid.

Algemene wijzigingsregels (Artikel 11)

Dit artikel bevat een algemene wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen of verwijderen van nadere functieaanduiding, alsmede voor het verschuiven van bestemmingsgrenzen met maximaal 5 meter. Het afwegingskader is opgenomen in het tweede sublid.

Overige regels (Artikel 12)

Dit artikel geeft aan dat de wettelijke regelingen, waarnaar in de regels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van inwerkingtreding van het plan. Verder wordt expliciet aangegeven dat het bepaalde in een dubbelbestemming prevaleert, voort zover dit samenvalt c.q. niet overeenkomt met de geldende enkelbestemming.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (Artikel 13)

Dit artikel bevat het voor elk bestemmingsplan verplicht op te nemen overgangsrecht.

Bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een omgevingsvergunning kan worden verleend. Er kan dus in beginsel nog gewoon gehandhaafd worden.

Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan mag eveneens worden voortgezet.

Slotregel (Artikel 14)

Deze bepaling geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

5.3 Bestemmingen

Ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden wordt uitgegaan van directe toelating van alle gewenste functies. Welke functies waar toegelaten worden is een planologische keuze. Dit betekent dat na inwerkingtreding van het wijzigingsplan geen tot weinig ruimte is voor een wijziging in deze gewenste functies.

Per bestemming wordt hierna aangegeven wat de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn. Dit bestemmingsplan bevat een drietal enkelbestemmingen:

- Agrarisch met waarden – Leefgebied dassen
- Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels
- Natuur

Verder geldt een tweetal dubbelbestemmingen:

- Waarde – Archeologie 3
- Waterstaat – Beschermingszone watergang.

De bestemmingen zijn grotendeels overgenomen conform het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze'. Daar waar de EHS wordt verwijderd, is de bestemming 'Natuur' echter gewijzigd in één van beide agrarische bestemmingen.

Verder is in het gehele plangebied de functieaanduiding 'specifieke vorm van recreatie - zweefvliegveld' opgenomen. Hiermee wordt het gewenste gebruik ten behoeve van het zweefvliegveld, inclusief bijbehorende horeca en kleinschalig kamperen mogelijk gemaakt binnen de hoofdbestemmingen.

In bepaalde zones van het plangebied gelden voorts de volgende aanduidingen:

- Gebiedsaanduiding 'overig – in Verordening ruimte te verwijderen EHS', ter plaatse van de te verwijderen EHS;
- Gebiedsaanduiding 'behoud en herstel watersysteem';
- Gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – ecologische verbindingszone';
- Gebiedsaanduiding 'wetgevingzone – natuurontwikkelingsgebied'.

Deze aanduidingen zijn, behoudens eerstgenoemde aanduiding, overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Bernheze' en dienen ter bescherming van de aanwezige waarden. In de bestemmingsregels zijn specifieke regels met betrekking tot deze aanduidingen overgenomen.

Agrarisch met waarden – Leefgebied dassen (Artikel 3)

Gebruik

De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke en natuurwaarden, die relevant zijn voor het leefgebied van dassen en algemene landschappelijke en ecologische waarden. Verder zijn de gronden bestemd voor agrarisch grondgebruik, de ontwikkeling van landschapselementen en bijbehorende functies. Met het opnemen van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld' is een zweefvliegveld met daaraan verbonden horeca en kleinschalig kamperen (max. 10 kampeermiddelen, voor zover geen sprake is van gebouwen) toegestaan.

Bouwregels

Binnen deze bestemming is geen bouwvlak opgenomen en zijn derhalve uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter.

Agrarisch met waarden – Leefgebied struweelvogels (Artikel 4)

Gebruik

De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke en natuurwaarden, die relevant zijn voor het leefgebied van struweelvogels en algemene landschappelijke en ecologische waarden. Verder zijn de gronden bestemd voor agrarisch grondgebruik, de ontwikkeling van landschapselementen, extensieve dagrecreatie en bijbehorende functies. Met het opnemen van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld' is een zweefvliegveld met daaraan verbonden horeca en kleinschalig kamperen (max. 10 kampeermiddelen, voor zover geen sprake is van gebouwen) toegestaan. Verder zijn, uitsluitend binnen het bouwvlak, 30 parkeerplaatsen toegestaan.

Bouwregels

Binnen het bestemmingsvlak is een bouwvlak op maat opgenomen in de noordoosthoek van het plangebied. Binnen het bestemmingsvlak zijn de volgende gebouwen die verband houden met de functie als zweefvliegveld toegestaan:

- Een hangar;
- Een clubgebouw;
- Een recreatieve en/of horecavoorziening.

De maximale bouwhoogte bedraagt 6 meter en de maximale oppervlakte aan bebouwing binnen het bouwvlak bedraagt 2.500 m². Deze maatvoering is afgestemd op de gewenste ontwikkeling met een beperkte flexibiliteitsmarge.

Buiten het bouwvlak zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte bedraagt 2 meter.

Natuur (Artikel 5)

Gebruik

De gronden met de bestemming 'Natuur' zijn bestemd voor het behoud, bescherming en/of herstel van de aanwezige landschappelijke, ecologische, cultuurhistorische, archeologische en natuurwaarden en het behoud van kleine bosgebieden en landschapselementen. Ook binnen deze gronden is de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie – zweefvliegveld' opgenomen, met dien verstande dat kleinschalig kamperen en horeca niet binnen deze bestemming worden toegestaan. Verder zijn bijbehorende functies zoals extensieve dagrecreatie toegestaan.

Ter plaatse van de strook waar de te realiseren kwaliteitsverbetering in de vorm van ontwikkeling van fauna- en kruidenrijk grasland wordt voorzien (zie ook paragraaf 3.3.2), is eveneens de bestemming 'Natuur' opgenomen. Hier is de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur – grasland' opgenomen ten behoeve van het realiseren van het beoogde natuurdoeltype, waarmee de te realiseren kwaliteitsverbetering is doorvertaald. Bebouwing is binnen deze strook uitgesloten.

Bouwregels

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming toegelaten met een maximale bouwhoogte van 2 meter.

Waarde – Archeologie 3 (Artikel 6)

Gebruik

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' is onverkort overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Middels deze dubbelbestemming wordt de bescherming en veiligstelling van de op en/of in deze gronden te verwachten archeologische waarden geregeld.

Bouwregels

Bouwen ten behoeve van de onderliggende is binnen deze bestemming gebonden aan nadere regels. Afhankelijk van waar gebouwd wordt en de oppervlakte van beoogde bebouwing kan archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn. Er geldt een onderzoeksplicht voor bebouwing groter dan 2.500 m².

Waterstaat – Beschermingszone watergang (Artikel 7)

Deze dubbelbestemming dient ter bescherming van de tegen het plangebied aan gelegen watergangen aan de west- en noordkant. In beginsel mag binnen deze gronden niet worden gebouwd. Middels een omgevingsvergunning kan bebouwing worden toegestaan. Ook is een omgevingsvergunningstelsel voor het ophogen van gronden en het aanbrennen en wijzigen van kaden opgenomen.

6. UITVOERBAARHEID

De economische uitvoerbaarheid van het reeds aanwezige zweefvliegveld behoeft geen nadere aandacht, aangezien het zweefvliegveld reeds jaren functioneert. In het verlengde van het advies van de Alderstafel heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant de verantwoordelijkheid op zich genomen om de een uitbreiding (in oppervlakte) en upgrading van het zweefvliegveld te faciliteren en uitgesproken dat het zweefvliegterrein van de Aeroclub Nistelrode het primaire provinciale zweefvliegterrein is. De kosten die betrekking hebben op de compensatiemaatregelen ten behoeve van de EHS en de planprocedure worden gedragen door de provincie Noord-Brabant. Dit wordt geborgd in een anterieure overeenkomst.

Voor de investeringskosten wordt onderscheid gemaakt in de kosten die betrekking hebben op het realiseren van bouwen en gebruik van het zweefvliegveld zelf. Deze kosten zijn een investeringsverantwoordelijkheid van de Aeroclub Nistelrode die het terrein exploiteert. In het kader van het opheffen van de zweefvliegactiviteiten op vliegveld Eindhoven en de noodzaak in dit deel van Brabant over een duurzaam, van een Luchthavenregeling voorzien terrein te houden, heeft de provincie Noord-Brabant een eenmalige bijdrage gedaan in deze investeringskosten. De overige investeringskosten worden gedragen door de Aeroclub Nistelrode. Met de provinciale bijdrage is de bekostiging van de ruimtelijk noodzakelijke ingrepen financieel geborgd. Ten aanzien van de toeristisch-recreatieve voorzieningen voorziet het plan in het kunnen realiseren van stop/parkeer voorzieningen voor de recreatieve passanten (auto en fiets). Het plan biedt de mogelijkheid om een recreatief horecasteunpunt te realiseren. Het planologisch bieden van die mogelijkheid leidt niet tot additionele ruimtelijke investeringen in de zin van bouw- en woonrijpmaken, die van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van het plan.

7. VOOROVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

7.2 Wettelijk vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. De reacties van deze instanties zijn in dit plan verwerkt worden.

7.3 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

7.4 Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan Bestemmingsplan Zweefvliegveld, Vorstenboscheweg 10 Nistelrode heeft vanaf 12 mei 2016 tot 23 juni 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode hebben verschillende betrokkenen en belanghebbenden zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht. In de Zienswijzennotitie (bijlage 3) zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Uit de Zienswijzennotitie blijkt ook op welke onderdelen het bestemmingsplan (de regels) is aangepast. In de toelichting zijn een aantal ondergeschikte ambtshalve tekstuele aanpassingen gedaan en zijn een aantal bijlagen toegevoegd.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Geluid en externe veiligheid zweefvliegveld Nistelrode

Bijlage 2: Quicksan Flora – en fauna

Bijlage 3: Nota zienswijzen

**Bijlage 4: Notitie Kwaliteitsverbetering landschap - Zweefvliegveld
Nistelrode**

Regels

