



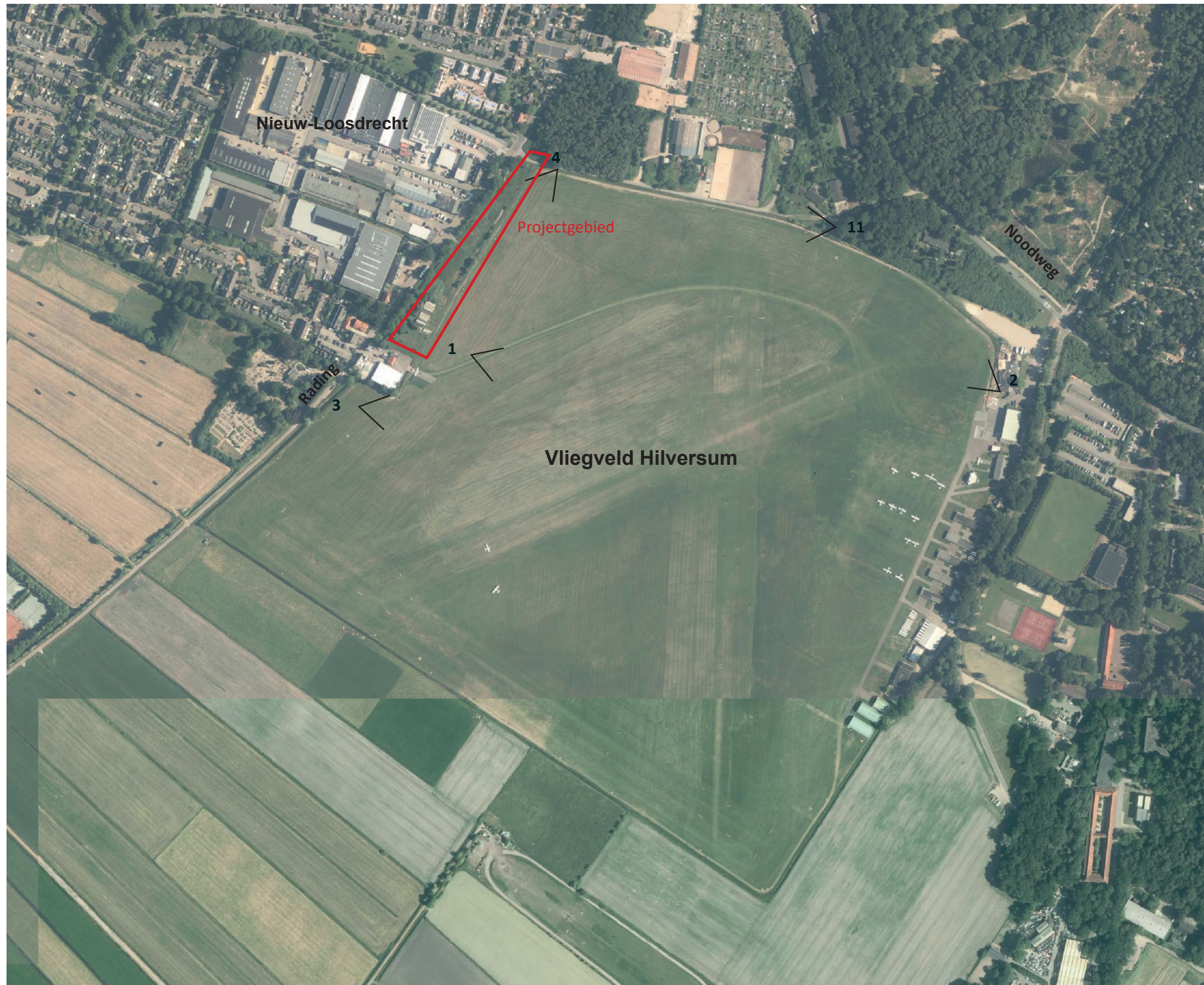
Zonnepark Vliegveld Hilversum - Landschapsplan V5.2



Lindemans Landschapsarchitecten
18-11-2024, gewijzigd 8-5-2025



Landschapsanalyse - Plangebied



Opgave

Energiecoöperatie HilverZon en Stichting vliegveld Hilversum werken samen aan verduurzaming van het vliegveld en het opwekken van duurzame energie.

Eén van de projecten, dat daaraan kan bijdragen is het aanleggen van een zonnepark in de noordwesthoek van het vliegveld. Hier ligt een lange smalle strook (ca. 270 meter lang) grond, die eigendom is van de gemeente Hilversum en wordt verhuurd aan de Stichting Vliegveld Hilversum. De stichting is verantwoordelijk voor de exploitatie van het terrein.

Het projectgebied wordt aan de westkant begrensd door de Rading en aan de noordwestzijde begrensd door een doodlopende zijweg van de Rading. De totale oppervlakte is ca. 1,2 hectare. Een deel hiervan wordt in het bestemmingsplan aangemerkt als bouwblok waarop containers voor de opslag van zweefvliegtuigen zijn geplaatst.

Het terrein heeft nu geen functie voor het vliegveld. In het verleden is het incidenteel als overlooplocatie voor parkeren bij evenementen gebruikt.

In de lengterichting van de kavel loopt een hoofdtransport waterleiding van Vitens. Deze leiding wordt beschermd door een belemmeringszone van 4 meter aan weerskanten van de leiding.

Dit heeft tot gevolg dat er minimaal 15 meter afstand tussen een opstelling zonnepanelen en de oostzijde van de weg de Rading ontstaat.

Het voorliggende ontwerp gaat uit van een installatie van ca. 500 kWp.

In eerste instantie was een veldopstelling het uitgangspunt. Nadat bekend werd dat er een risico is voor Niet-Gesprongen Explosieven op de locatie (uit de Tweede Wereldoorlog), is gekozen voor een alternatief, dat vergelijkbaar is met een opstelling van zonnepanelen op een dak. Hierdoor zijn de graafwerkzaamheden bij aanleg tot een minimum beperkt.

Plangebied. Luchtfoto. Bron Pdok.



Foto 1. Zicht op de bebouwing van het vliegveld vanaf de westrand van het terrein.



Foto 2. Zicht op het projectgebied vanaf de bebouwing aan de oostrand van het vliegveld.



Foto 3. De bebouwing vanaf de Rading richting het noordoosten.



Foto 4. Het plangebied (achter de eerste beplanting) vanaf de weg aan de noordzijde van het vliegveld.

Landschapsanalyse - Plangebied



Foto 5. Plangebied vanaf het eind van de weg aan de noordkant van het vliegveld.



Foto 6. Kruising Rading en zijweg. Op de voorgrond het plangebied.



Foto 7. Plangebied vanaf de zuidzijde. Links de containers voor opslag van de zweefvliegtuigen.



Foto 9. Beplanting tussen de Rading en het plangebied.



Foto 8. Toegang vanaf de Rading.



Foto 10. Zicht vanaf de Rading op het vliegveld en het plangebied.

Landschapsanalyse - Plangebied



Plangebied vanaf het noorden



Nutsgebouwtje en beplanting aan de noordzijde van het plangebied.



Plangebied vanaf het noorden langs het hekwerk van het vliegveld.



Sloot en beplanting tussen plangebied en de Rading.



Coniferen langs de Rading t.h.v. de bestaande nutsgebouwtjes.



Poort met hekwerk aan de Rading, vanuit het plangebied.



Plangebied vanaf de zuidoosthoek



Plangebied vanaf de zuidoosthoek, langs het hekwerk van het vliegveld.

Landschapsanalyse - Plangebied



Foto 11. De weg aan de noordzijde van het vliegveld. De toegang voor een manege en een voetverbinding.



Foto 13. Beeld van de Rading t.h.v. het plangebied.



Foto 12. Nutsvoorzieningen aan de kruising Rading.



Foto 14. Beeld van de Rading meer naar het zuiden.

Landschapsanalyse - Ontstaansgeschiedenis



Bovenaan: Luchtfoto met verkevelingsrichting. Is ook op delen van het vliegveld zichtbaar.
Daaronder: Topografische kaart van begin 20e eeuw. Zelfde uitsnede als de luchtfoto.

Historie van het gebied

Het vliegveld ligt in de Vechtstreek, op de overgang van de veengebieden van Loosdrecht naar de hogere gronden van de Utrechtse Heuvelrug ten zuiden van Hilversum.

De loop van de rivier de Vecht heeft bij Loosdrecht geleid tot het ontstaan van een zgn. veerveenverkaveling ontstaan, de 'Ster van Loosdrecht'. Deze verkaveling liep door tot op het vliegveld en is op luchtfoto's nog herkenbaar aan droge lijnen in het maaiveld. In het maaiveld zijn ze volledig uitgewist ten behoeve van de functionaliteit van het vliegveld.

Het zicht op de veerveenverkaveling is beperkt. Aan de oostzijde van Loosdrecht is dat met name als gevolg van de ontwikkeling van de bebouwing van Loosdrecht. Ten zuiden van het vliegveld en de bebouwing is de oriëntatie van de verkaveling nog beleefbaar.

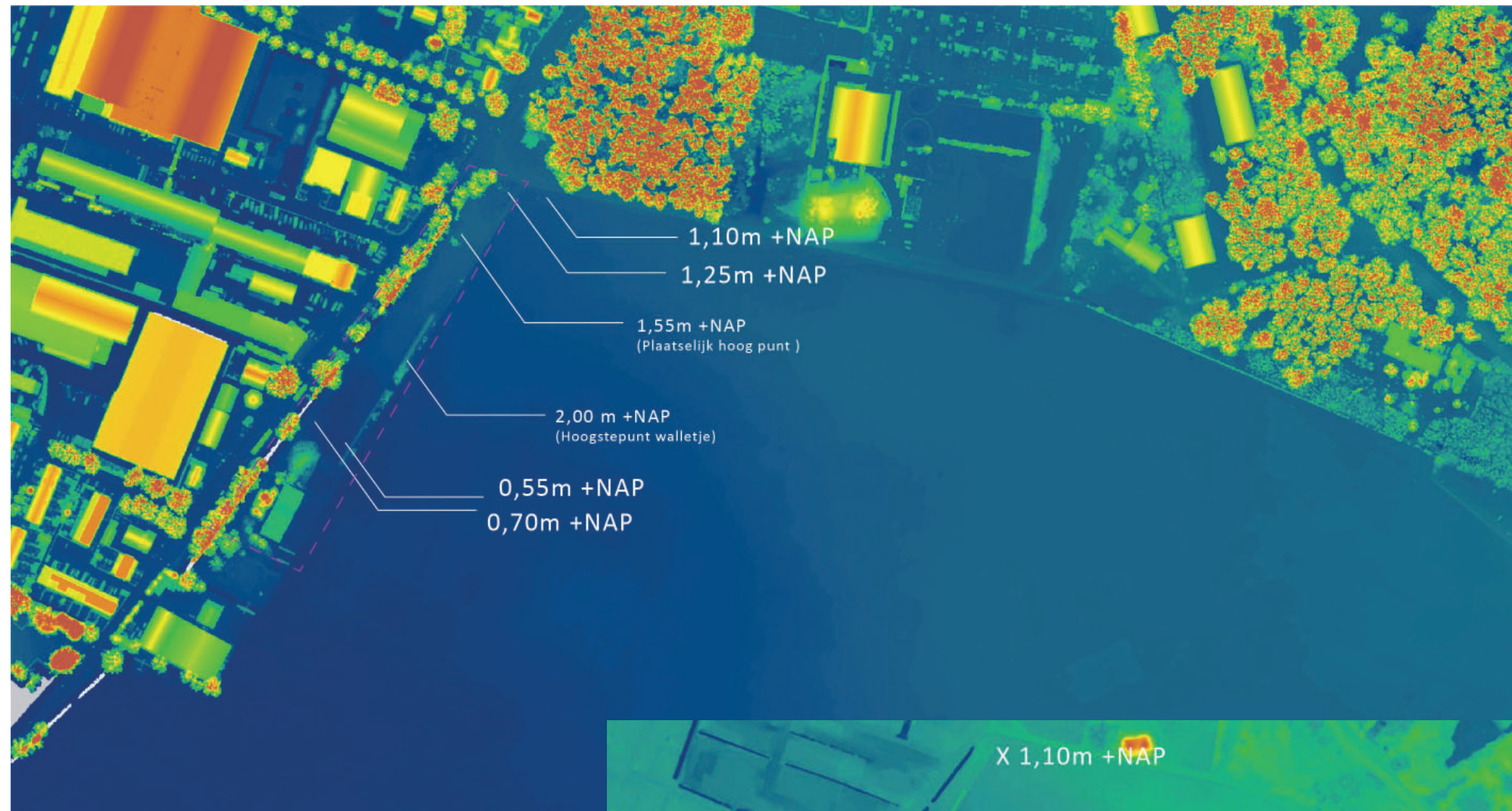
In 1938 is gestart met de aanleg van het vliegveld. In augustus 1939 kwam het gereed en op 30 september zou de feestelijke opening plaatsvinden. Op 29 augustus werd het echter gevorderd in het kader van de mobilisatie. Tijdens de oorlog is het vliegveld uitgebreid door de Duitsers. Het is echter maar in beperkte mate gebruikt. Er werden lesvliegtuigen gemoniteerd en ingevlogen. Tijdens de bevrijding is het vliegveld gebruikt door lichte vliegtuigen van de Geallieerden. Na de oorlog werd het vliegveld teruggebracht tot de oorspronkelijke omvang en op 10 juni 1948 kon het vliegveld dan toch feestelijk in gebruik worden genomen.

Een tastbaar overblijfsel uit die tijd is de Duitse bunker tegenover de splitsing van de Rading en de Tjalk.
(<http://www.ehhv.nl/historie/oprichting-vliegveld-hilversum>)



Foto 15. Bunker langs de Rading. Noordelijk van het vliegveld.

Landschapsanalyse - Ondergrond



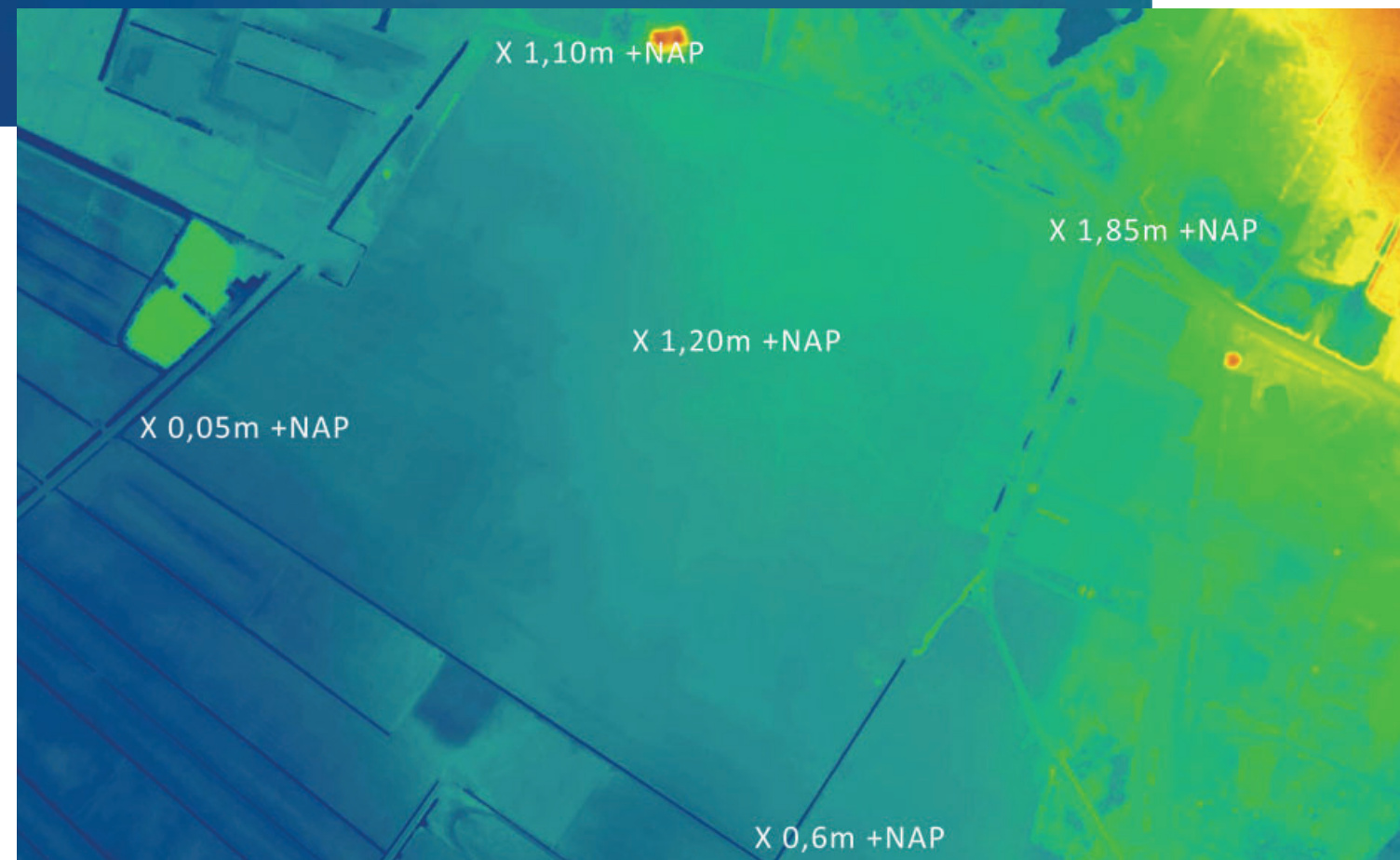
Hoogteligging maaiveld

Het vliegveld ligt op de flank van de Utrechtse Heuvelrug. Het hoogste gedeelte van het terrein is de noordoostelijke punt (1,85m +NAP), vanaf daar loopt het af in zuidwestelijke richting. Het maaiveld van de zuidwestpunt ligt op ca. 0 m NAP.

Het plangebied voor het zonnepark is aan de noordzijde ca. 1,10 à 1,25m +NAP en ten noorden van de containers voor de zweefvliegtuigen is het terrein 0,5 a 0,70m +NAP.

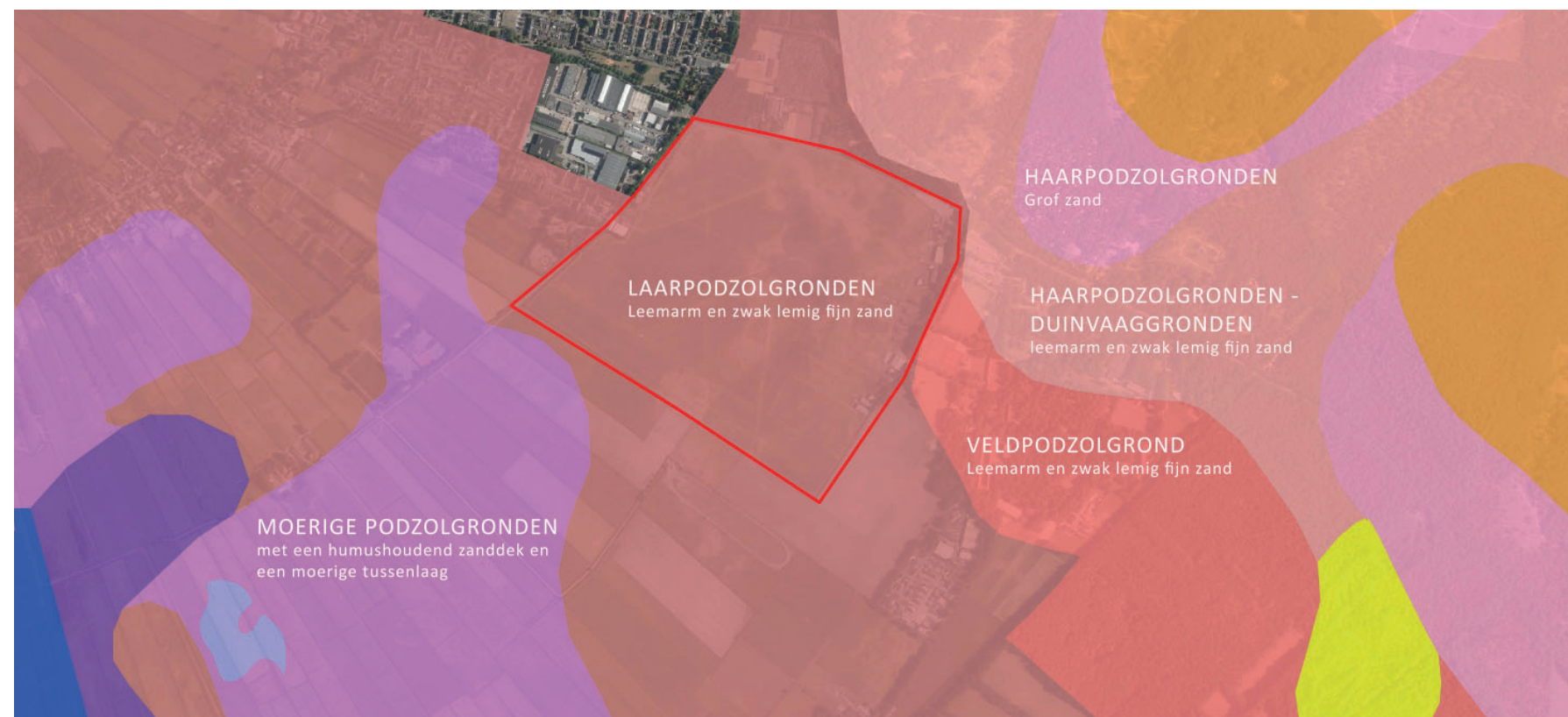
In het noordelijke gedeelte ligt lokaal een hoger gedeelte, wellicht als gevolg van de aanleg van de pompvoorzieningen van de waterleiding. Langs de oostrand van het terrein liggen twee lage walletjes, waarvan het hoogste punt 1,0m hoger dan het omringende maaiveld is (2,0m +NAP).

In het noordelijke gedeelte ligt lokaal een hoger gedeelte, wellicht als gevolg van de aanleg van de pompvoorzieningen van de waterleiding. Langs de oostrand van het terrein liggen twee lage walletjes, waarvan het hoogste punt 1,0m hoger dan het omringende maaiveld is (2,0m +NAP).



Boven: AHN hoogtekaart. (detail)
Rechts: AHN hoogtekaart vliegveld.

Landschapsanalyse - Ondergrond



Bovenaan: geomorfologische kaart.
Daaronder: bodemkaart

Bodemgesteldheid

Het reliëf op het terrein van vliegveld is ontstaan als gevolg van erosie door wind en water. Fijn zand is van de hogere delen gewaaid en gespoeld. De noordoostelijke helft van het vliegveld bestaat uit gordeldekzandwelingen, die de flank van de stuwwal vormen. De zuidwestelijke helft bestaat uit een vlakte van verspoelde dekzanden.

Het veengebied dat tussen de Vecht en de stuwwal ontstaan is, liep in de middeleeuwen tot op de zuidwestelijke lage punt van het vliegveld. Nu is dat veen afgegraven of geoxideerd en bestaat de ondergrond van het vliegveld uit leemarm fijn zand (Laarpodzolgronden).

Ontsluiting

Het plangebied wordt doorgaans betreden vanaf het vliegveld (Entree vanaf aan de Weg op de Egelshoek. Zie 1 op de kaart).

Er is geen normale toegang vanaf de Rading.

Langs de Rading is een dam met een poort in een hekwerk(2). Deze toegang is in het verleden gebruikt bij evenementen op het naastgelegen bedrijventerrein. Het plangebied kon in zo'n geval als overloopparkeren gebruikt worden.

Daarnaast zijn er aan de noordzijde een kleine poort t.b.v. toegang van het vliegveld (3) en een poort in het hekwerk t.b.v. toegang tot de nutsgebouwen van de waterleiding (4). Deze laatste 3 toegangen zijn niet openbaar.

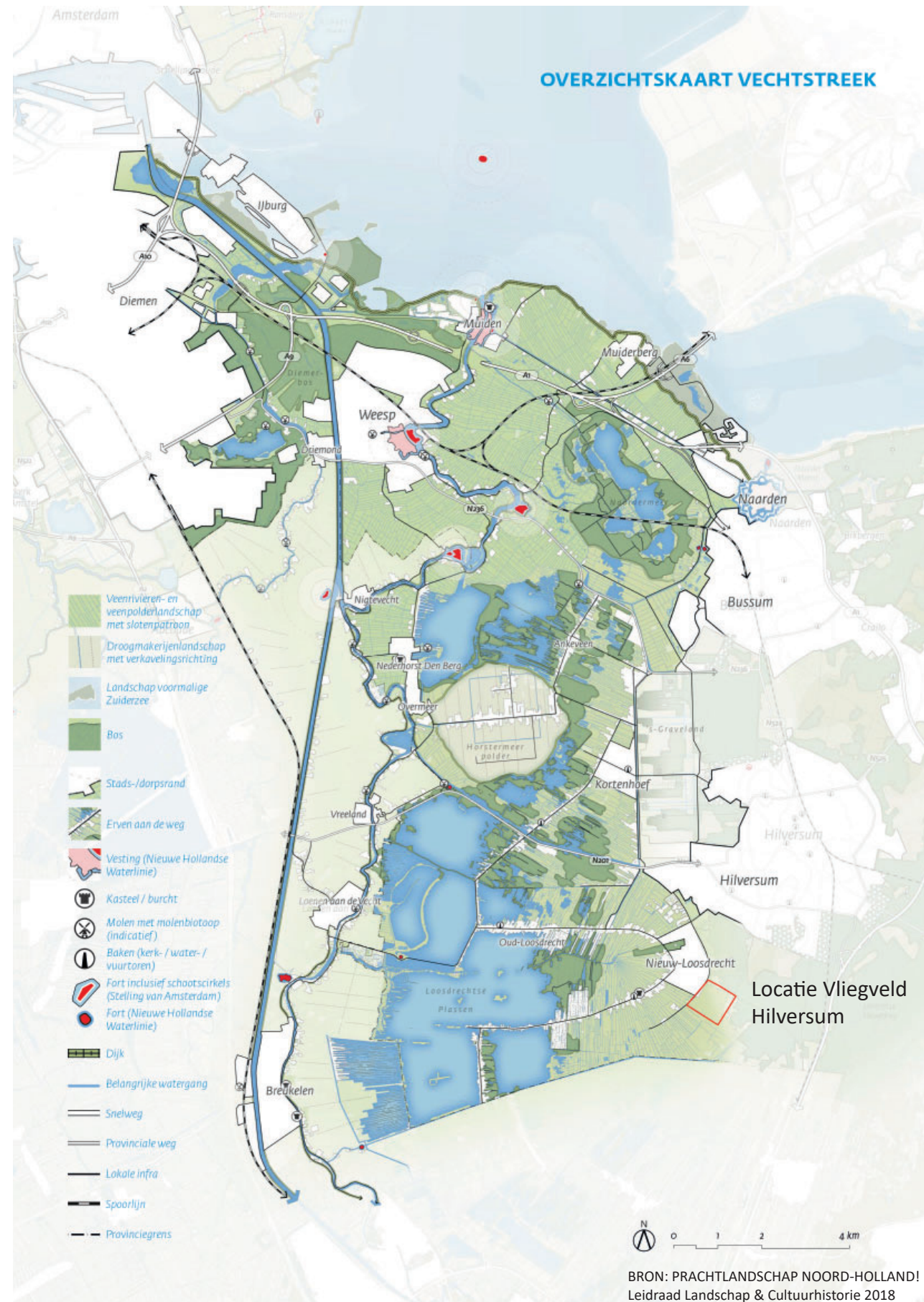
Waterstructuur

Het vliegveld ligt is een peilgebied, het waterpeil is (nog) onbekend.

Langs de westzijde van het plangebied ligt een sloot. Verder is rond om het plangebied geen oppervlaktewater aanwezig.



Landschapsplan - Beleid



Beleidskaders landschappelijke inpassing provincie

Het gebied ligt op de overgang van Vechtstreek naar het Gooi. Dit komt goed tot uiting in de plek van dit gebied in verschillende beleidsstukken. In de leidraad 'Landschap en cultuurhistorie 2018' is het vliegveld onderdeel van de Vechtstreek. In het document 'Bijzonder Provinciaal Landschap' is het gebied onderdeel van het Gooi.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

De leidraad gaat uit van landschappelijke ensembles en structuren. Het vliegveld ligt in het ensemble 'de Vechtstreek'.

De kernwaarden van het ensemble zijn:

1. Landschappelijke karakteristiek. De landschappelijke karakteristiek in de Leidraad is de veerverkaveling van de Ster van Loosdecht. De kernkwaliteit uit het Bijzonder Provinciaal Landschap betreft het reliëf van het stuwwal-landschap.
2. Openheid en ruimtebeleving. De openheid van de veerverkaveling is alleen beleefbaar zuidelijk van het plangebied. Op luchtfoto's van het terrein zijn sporen van de oude verkaveling te zien.
3. Ruimtelijke dragers. De positie als overgang van Vechtstreek naar het Gooi zorgt ervoor dat het gebied geen directe relatie heeft met de ruimtelijke dragers van beide ensembles / Bijzondere Provinciale Landschappen.

De ambities en ontwikkelingsprincipes:

De algemene ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- Bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek
- Bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
- Helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

Van belang voor het plangebied:

- De karakteristiek van het veenpolderlandschap met plassen en evenwijdige lijnen is leidend. In het veenpolderlandschap in het oosten zijn de ontginningslinten en de langgerekte verkavelingspatronen kenmerkend.

De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- Het inpassen van ruimtelijke ontwikkelingen binnen het verkavelingspatroon.
- Richting en breedte van de kavels zijn leidend.
- Voorkom hoge erfafscheidingen en verbreding van bebouwing, zodat zichtlijnen vanaf de weg/dijk op het achterliggend gebied open blijven.

Overige inrichtingsprincipes (zonne-energie):

De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:

- Het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijde lijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie. Zorg voor een ruime landschappelijke begrenzing van het terrein, die aansluit op het bestaande omringende landschap; vermijd hoge hekken in het landschap. Streef ernaar dat de opstelling kwaliteit toevoegt aan het bestaande landschap (zie in de Voorbeeldenbank de Kwaliteitsimpuls Zonneparken voor inspiratie).

Bijzonder Provinciaal Landschap:

De vorming van de ondergrond van Het Gooi is het resultaat van geologische processen tijdens de voorlaatste ijstijd. Dit gebied herbergt een complex aan verschijnselen die hieraan gerelateerd zijn en aan de klimaatsopwarming erna. Het geeft daarmee informatie over de klimaats- en ontstaansgeschiedenis van het gebied.

De grote verscheidenheid en relatieve gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied bijzonder. De aardkundige waarde is zeer hoog, van nationaal belang en onvervangbaar.

- Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk indien de leesbaarheid van de aardkundige kernkwaliteit in stand blijft.
- Dit betekent dat het bodemprofiel en reliëf (bijv. door activiteiten als heien, graven en egaliseren) niet significant mogen worden aangetast.
- Bij ontwikkelingen die beroering tot een diepte van 1,0m onder maaiveld vergen is in beginsel geen sprake van aantasting van de aardkundige kernkwaliteit.

KERNWAARDEN IN HET ENSEMBLE

Ensemble Vechtstreek staat hiernaast beschreven aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

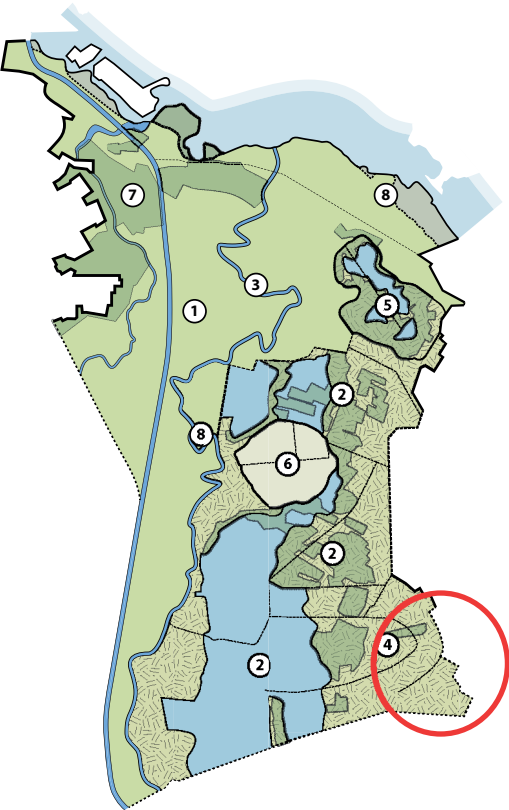
- **de landschappelijke karakteristiek:** de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
- **openheid en ruimtebeleving:** de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
- **de ruimtelijke dragers:** de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.

Landschappelijke karakteristiek

De Vechtstreek bestaat uit een veenlandschap met veenrivieren en veenpolders. Het veenrivierenlandschap in het westen heeft uitwaaiende verkavelingen (met de oeverwal van de kronkelige rivier als basis), het veenpolderlandschap in het oosten heeft meer langgerekte, evenwijdige verkavelingen met lintbebouwing. Het onderscheid tussen beide landschapstypen is niet heel erg groot.

De rivier de Vecht ligt centraal in het gebied. Ten oosten van de Vecht heeft grootschalige turfwinning plaatsgevonden, waardoor een besloten landschap met lintbebouwing, opstreckende verkaveling, legakkers, petgaten en veenplassen (Loosdrechtse, Kortenhoefse en Ankeveense plassen) ontstond. In het hoefijzer van Oud- en Nieuw-Loosdrecht bevindt zich een veengebied met een veerverkaveling (de Ster van Loosdrecht). Het Naardermeer en het Horstermeer zijn van oorsprong natuurlijke meren, gevoed door kwelwater uit Het Gooi. Het Naardermeer vormt een internationaal erkend ‘wetland’ maar in de hoofdopzet is de indeling van de droogmakerij nog te herkennen. De Horstermeerpolder is een droogmakerij met een dicht stelsel van sloten.

Muiderberg is gelegen op een geïsoleerde stuwwal-opduiking geflankeerd door restanten van landschap van de voormalige Zuiderzee. In de Diemerscheg zijn de polders van het veenrivierenlandschap getransformeerd tot bosrijke recreatiegebieden met de landbouwkundige verkaveling als onderlegger.



Landschappelijke karakteristiek

1. Veenrivierenlandschap: kronkelige veenrivieren als ontginningsbasis
2. Veenpolderlandschap: opstreckende verkaveling, veenplassen en legakkers
3. Veenrivier de Vecht
4. De Ster van Loosdrecht (veerverkaveling)
5. Naardermeer
6. Horstermeerpolder
7. Getransformeerde bosrijke recreatiegebieden
8. Keileemopduikingen Muiderberg en Nederhorst den Berg

BRON: PRACHTLANDSCHAP NOORD-HOLLAND!
Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018

Openheid en ruimtebeleving

De veenweidepolders geven (van oorsprong) een open landschapsbeeld. De inundatiegebieden en de verboden kringen van de waterlinies ten oosten van de Vecht hebben het landschap opengehouden. In het oosten is het landschap verdicht door de aanwezige moerasbossen rond de veenplassen.

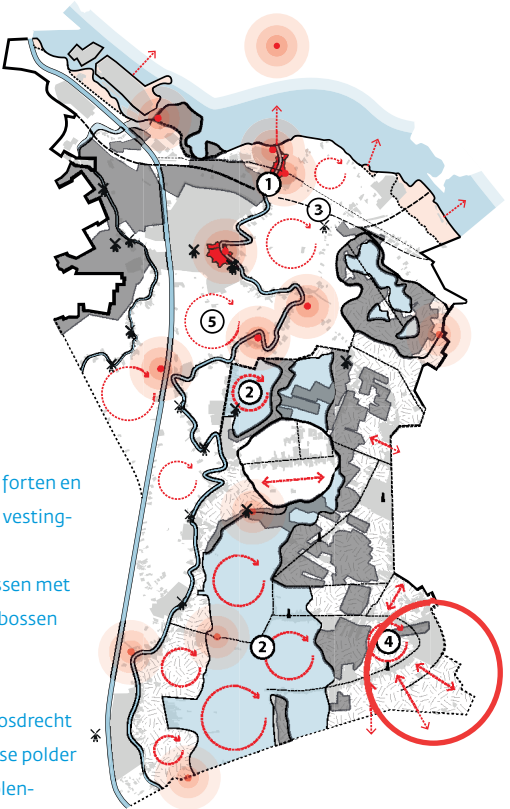
In het noorden van het ensemble is het landschap verdicht en versnipperd geraakt door grootschalige infrastructuur en (recreatieve) groengebieden. Het bosrijke Muiderberg is samen met Muiden gescheiden van de rest van het gebied door de A1, de hooggelegen Hollandse brug (A6) en golfbanen op voormalige vuilnisbelten. De ruimte tussen de Naardertrekvaart en de A1 slibt dicht. Grote delen van het schootsveld van Muiden zijn nog open, waardoor het Muiderslot vanuit het oosten goed zichtbaar is. Door verlegging van de A1 wordt de openheid van het schootsveld van Muiden aan de zuidzijde hersteld.

Het zicht op de veerverkaveling van de Ster van Loosdrecht is beperkt, slechts op enkele locaties is het open landschap te ervaren. In het westen vormt de Aetsveldse polder een groot-schalig open landschap.

De bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de nieuwe spoorbrug bij knooppunt Muiderberg vormen oriëntatiepunten en ook de televisiezendmast van Hilversum is in grote delen van het gebied zichtbaar.

Openheid en ruimtebeleving

1. Schootscirkels fort en schootsvelden vesting-steden
2. Open veenplassen met dichte moerasbossen aan de randen
3. Snelweg A1
4. De Ster van Loosdrecht
5. Open Aetsveldse polder
- * Molen met molen-biotop (indicatief)
- ▲ Baken (kerk-, water-, of vuurtoren)



Ruimtelijke dragers

De rivier de Vecht vormt de belangrijkste ruimtelijke drager. In het zuiden zijn bredere oeverwallen afgezet en liggen talrijke buitenplaatsen. In het noorden zijn de oevers bebouwd met boerderijen.

De voormalige Zuiderzeedijk (ten westen van Muiden Diemerzeedijk) vormt een belangrijke ruimtelijke drager, net als de trekvaarten en zanderijvaarten.

In het Vechtplassengebied zijn ontginningslinten, kaden en de ringdijk van de Horstermeer dragers. Veel van de kades zijn tevens oude grenzen tussen het voormalige graafschap Holland en het Oversticht (Dammerkade, Kromme Rade, Rading).

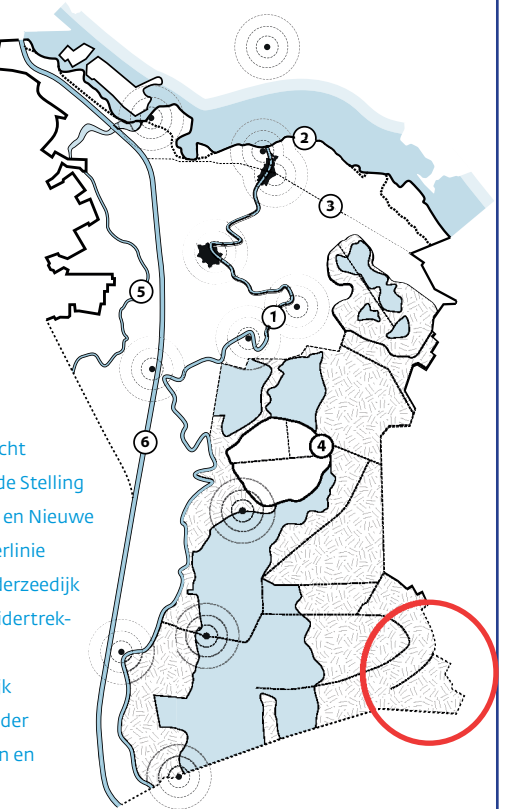
In het westen vormen de dijken van het Gein en de Gaasp dragers.

Het Amsterdam-Rijnkanaal en de spoorlijn Utrecht-Amsterdam zijn deels naast elkaar en onafhankelijk van de landschappelijke patronen aangelegd. Het kanaal is beplant met populieren.

De Stelling van Amsterdam overlapt in dit gebied de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De reeks fort en die de accessen bewaken vormen een heldere structuur.

Ruimtelijke dragers

1. Veenrivier de Vecht met fort en van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie
2. Voormalige Zuiderzeedijk
3. Naarder- en Muidertrek-vaart
4. Kaden en ringdijk Horstermeerpolder
5. Rivieren het Gein en Gaasp
6. Amsterdam-Rijnkanaal





Landschapsplan V5.2 - Plankaart

- Plangrens
- Trafo
- Hekwerk (1 m hoog), demontabel langs de sloot
- Zonnepanelen
- Pad t.b.v. toegang brandweer tot het vliegveld 3,5m breed
- Water (bestaand)
- Sedummatten, op grind (matten begroeiing voor platte daken)
- Houtsnippen, t.b.v. bodemleven (ook onder de panelen)
- Extensief beheerd grasland - ruigte
- Bestaande boombeplanting
- Huidige hekwerk langs vliegveld
- Waterleiding (Hoofd-), 4m vrijhouden aan weerszijden
- Overige kabels en leidingen (noordrand)
- Poort: Toegang brandweer tot vliegveld.

Zonnepark Vliegveld Hilversum ligt op een smal perceel in de noordwesthoek van het vliegveld. Het betreft een strook van 220 bij 48 meter. De zuidelijke punt van deze strook wordt nu gebruikt voor opslag van zweefvliegtuigen in zeecontainers. Het ontwerp gaat er vanuit, dat de containers deels verplaatst worden.

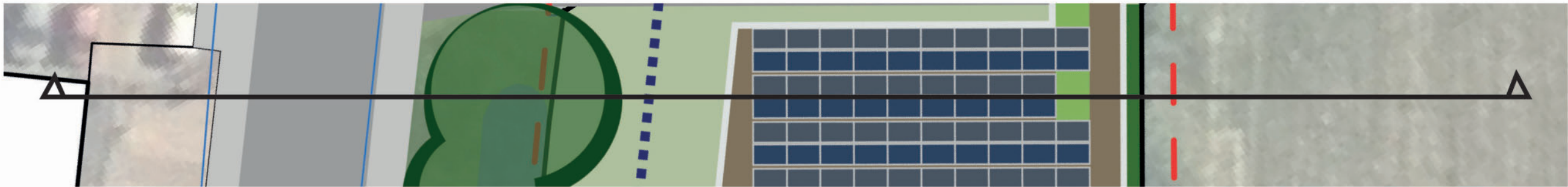
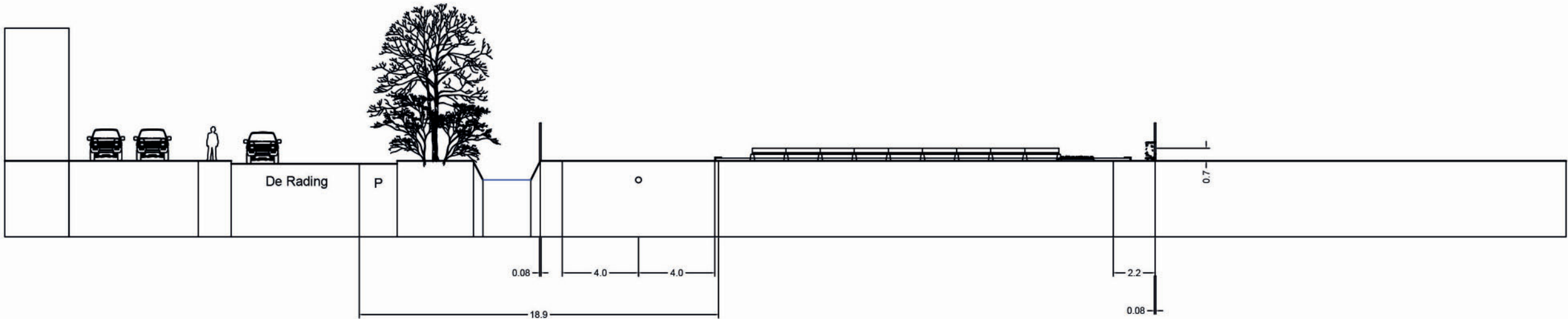
Uitgangspunten ondergrond
Tussen de Rading en het plangebied ligt een sloot en in de berm tussen de sloot en de Rading staat laanbeplanting. Aan de oostzijde van de sloot loopt een hoofdwaterleiding. Deze leiding wordt beschermd door een strook van 4,20m aan weerszijden. Hier mogen geen zonnepanelen of hekwerken geplaatst worden. Deze strook kan als onderhoudspad voor onderhoud aan de sloot gebruikt worden. Dit heeft als gevolg dat het zonnepark 4,20m oostelijk van de waterleiding begint. Bij de waterleiding horen ook twee

kleine bouwwerken in de noordwesthoek van het terrein. Er is gebleken dat op het terrein nog Niet-Gesprongen Explosieven (N.G.E.) uit de Tweede Wereldoorlog kunnen liggen. Voor werkzaamheden waarbij gegraven moet worden, moet daarom vooraf onderzoek naar die N.G.E. plaatsvinden. Dit kan tot een minimum beperkt worden door een zonnepark aan te leggen dat op de grond ligt, in plaats van een opstelling waarvan de onderstellen de grond in steken. Het ontwerp is daarom gewijzigd. Nu gaat het ontwerp uit van een lage opstelling liggend op de grond. Het zonnepark heeft een constructie, vergelijkbaar met een systeem zoals dat ook op daken wordt aangelegd.

Opstelling
De opstelling ligt noordoost-zuidwest georiënteerd. De zonnepanelen vormen lage dakjes (ca. 70 cm boven maaiveld). De panelen liggen vrij vlak, onder 10 graden, waardoor er

ook voldoende zonlicht op de noordoost gerichte panelen valt. De ondergrond volgt in grote lijnen het natuurlijke reliëf van het maaiveld t.b.v. de afwatering. Om de opstelling ligt een rand van een betonband met een enkele rij 30x30 betontegels. Binnen dit kader wordt, op advies van een ecooloog, boomschors aangebracht als bodembedekking.

Oriëntatie
De relatie met het omringende terrein bestaat voornamelijk uit de oriëntatie van de opstelling. De opstelling volgt de westgrens van het vliegveld. Die grens is recht, waardoor de randen van de opstelling minder grillig worden, zodat er meer rust van de opstelling uitgaat.

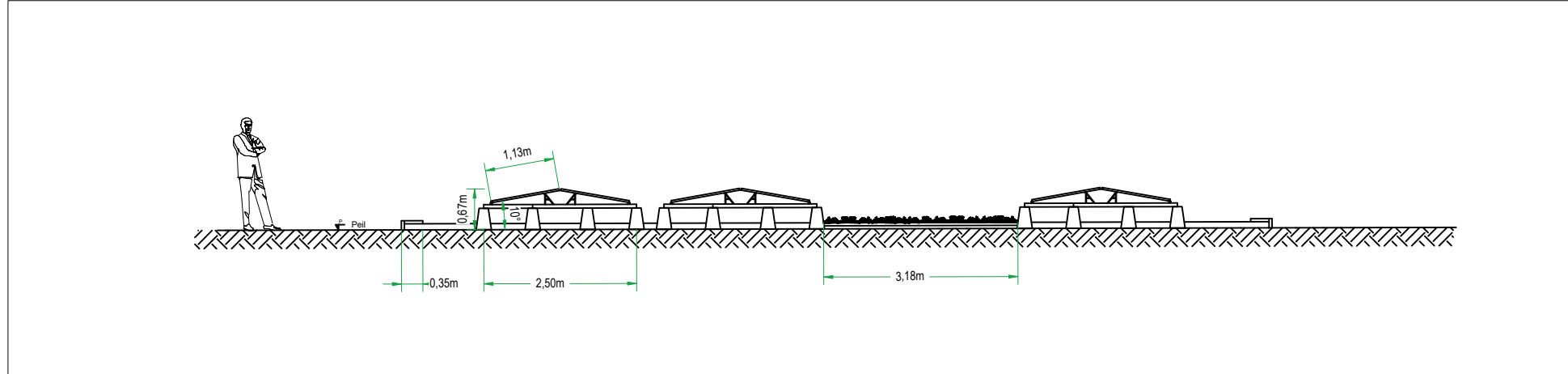


Sloot Waterleiding 1 rij zonnepanelen Haag Vliegveld

Hekwerk (demontabel t.b.v. slootonderhoud) Sedummat Hekwerk

De waterleiding loopt niet parallel met het zonnepark. Dit levert een strook van 0 tot 2,1 m 'ruis'.

Landschapsplan - Toelichting



De strook terrein langs de sloot en boven de waterleiding, zal als randstrook worden ingericht. T.h.v. de noordelijke einde van de sloot (vooraan op de foto), betreft dat ca. de rechterhelft van het aanwezige gras. Aan de zuidkant van het terrein, is de breedte van de randzone ca. een kwart van de breedte.

Sedummatten

Elke derde rij wordt een ruimte gelaten om tussen de zonnepanelen sedummatten te kunnen aanbrengen. Ook aan de beide uiteinden worden sedummatten toegepast. In de loop van de seizoenen varieert de kleur van de sedummatten. Bloemen voegen witte of gele tinten toe, warmte en droogte zullen de bladeren van de planten rood kleuren.

Haag

Langs de oostzijde en bij de noordelijke punt van het terrein komt een lage haag van veldesdoorn (*acer campestre*). De haag volgt het hekwerk en omsluit het trafogebouw in de noordelijke punt van het terrein.

Toegang

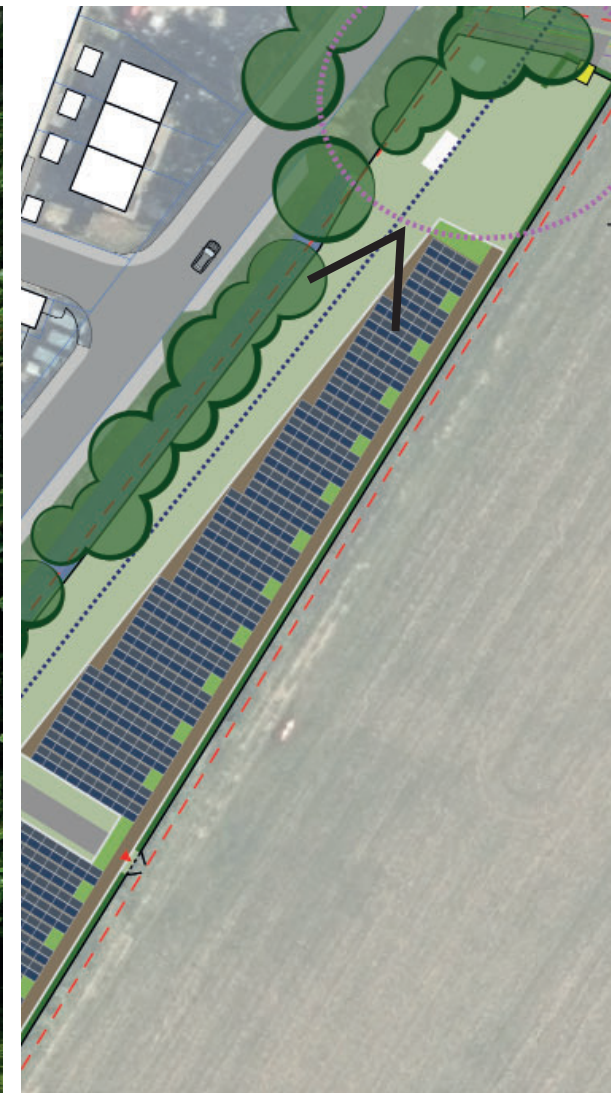
Halverwege het terrein zit aan de Rading een toegang met een dam en poort. Dit wordt de toegang van het zonnepark. Deze toegang is voor onderhoud en nooddiensten. De nooddiensten kunnen over het terrein ook het vliegveld bereiken. De poort in de noordwesthoek wordt geen toegang. Het blijft wel de toegang tot de bestaande nutsgebouwtjes. Hoe de noodzaak tot afschermen van het zonnepark en de noodzaak van de openbare toegang tot de nutsgebouwtjes in de praktijk uitpakt, zal in overleg met de beheerders worden uitgewerkt.

Trafo

Dit gedeelte van de rand van het zonnepark wordt beschaduwd door de bomen langs de Rading. Hier komt ook de trafo, die vanaf de openbare weg toegankelijk moet zijn. De trafo wordt bij voorkeur donkergrijs. Een zonnepark van deze omvang kan toe met een relatief kleine trafo. De buitenmaten zijn ca. 2,869 x 2,356 x 1,736m. (LxBxH t.o.v. peil) (zie kopje maatvoering).

Hekwerken

Een zonnepark is geen openbaar toegankelijk terrein. Daarom zal rondom een hekwerk geplaatst worden. Aan de vliegveldzijde betreft dat een hekwerk van 1m hoogte. Aan de noordzijde en westzijde komt een hekwerk van 1,80m hoogte. Aan de westzijde loopt het hekwerk langs de insteek van de berm sloten langs de Rading. Voor onderhoud van deze sloten kan het zijn dat het hekwerk demontabel moet zijn. Vanwege de beperkingen rond de hoofdwaterleiding is het niet mogelijk om het hekwerk op een andere



afstand tot de sloot te plaatsen.

Het hekwerk wordt bij voorkeur uitgevoerd als een zgn. deerfence. Een hekwerk van houten palen en metaalgaas. Wanneer dit niet met een Deerfence te realiseren is, dan wordt het gehele hekwerk een metalen hekwerk in dezelfde donkergrijze kleur als de trafo.

Wanneer de verzekeraars akkoord gaan, kan het hoge hekwerk ook verlaagd worden naar 1m.

Randzones

De randzones direct naast de opstelling zijn bedoeld als onderhoudspad. De verder weg gelegen stukken, zoals de strook tussen sloot en waterleiding of de strook langs de rading aan de noordzijde, worden als kruidenrijk of bloemrijk grasland ingezaaid en beheerd met ecologisch maaibeheer. Welke vegetatie op welk gedeelte ingezaaid wordt, is vooral afhankelijk van de bezonning.

Maatvoering: Toekomstbestendigheid ontwerp

De weergegeven opstelling van zonnepanelen is gebaseerd op de stand der techniek, die tijdens het opstellen van het plan gangbaar is. Tussen het opstellen van dit plan en de aanleg van het daadwerkelijke zonnepark zit enige tijd. Het kan voorkomen, dat op het moment van aanleg technische aspecten wijzigen.

Colofon

Zonnepark Vliegveld Hilversum - Landschapsplan

ir. Reinout Lindemans
Lindemans Landschapsarchitecten

November 2024, gewijzigd mei 2025

Zuiderend 83
9203 TK Drachten

info@lindemanslandschapsarchitecten.nl
www.lindemanslandschapsarchitecten.nl

In opdracht van:

