

Statenvoorstel 30/13 A

Voorgestelde behandeling

Statencommissie : Commissie voor Mobiliteit en Financiën,
26 april 2013

PS-vergadering : 17 mei 2013

Onderwerp

Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant

Samenvatting

Uw Staten zijn per 1 oktober 2011 bevoegd gezag geworden voor de regionale luchthavens Seppe en Budel. Dit betekent dat u als bevoegd gezag bij verordening voor beide luchthavens een luchthavenbesluit dient vast te stellen. Ter voorbereiding hierop hebben wij op 20 november 2012 het ontwerp van de Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant vastgesteld. De ontwerpverordening heeft ter inzage gelegen. Hierop zijn vier reacties ontvangen. Deze reacties en het advies van de Commissie voor regionaal overleg Seppe hebben tot enkele aanpassing van het ontwerp geleid. Daarnaast is een ambtshalve wijziging doorgevoerd. Deze aanpassingen zijn echter niet van inhoudelijke aard. De aanpassingen in de verordening maakten enkele ambtshalve wijziging van de toelichting noodzakelijk.

Het voorstel

1. de “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” vast te stellen.

Aanleiding

Uw Staten zijn bevoegd gezag voor de regionale luchthaven Seppe. Dit betekent dat u wettelijk verplicht bent om bij verordening een luchthavenbesluit vast te stellen. Met dit besluit voldoet u aan uw wettelijke plicht. Deze vaststelling maakt deel uit van de Uitvoeringsagenda van Brabant als speerpunt 30.

Bevoegdheid

Artikel XIII van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire



luchthavens), verplichten uw staten om vóór 1 november 2014 een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart bij verordening vast te stellen voor regionale luchthavens.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Doel

De verordening draagt bij aan een gezonde en veilige leefomgeving rondom de luchthaven Seppe. Dat komt doordat de gebruiksruimte voor met name geluid en externe veiligheid als gevolg van het luchtverkeer en de ruimtelijke beperking voor de omgeving juridisch wordt vastgelegd.

Argumenten

1.1 Dit is uw wettelijke plicht.

Op grond van de Wet luchtvaart moeten uw Staten voor regionale luchthavens, bij verordening, een luchthavenbesluit vaststellen. Nu het Rijk de omzettingsregeling voor Seppe Airport heeft vastgesteld geldt dit ook voor deze luchthaven.

1.2 Met de één-op-één omzetting van de vigerende Omzettingregeling, wordt voldaan aan de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant.

Dit luchthavenbesluit is een ambtshalve één-op-één omzetting van de Omzettingsregeling. Dit houdt in dat de vergunde gebruiksruimte uit die regeling wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. Dit is in lijn met de beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant van 10 december 201, nr. 2375178. In deze nota heeft u gekozen voor een trendvolgend beleid. Dit houdt in dat de vergunde gebruiksruimte, uit de omzettingsregeling, wordt overgenomen in de verordening. Voor zover vergunde gebruiksruimte nog niet gebruikt is, is groei tot die ruimte mogelijk. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat de gebruiksruimte niet ingeperkt wordt.

1.3 Naar aanleiding van de inspraakreacties en het advies is de verordening op enkele punten aangepast.

De ingekomen reacties en het advies van de Commissie voor regionaal overleg Seppe hebben ons aanleiding gegeven tot enkele aanpassingen van de verordening. De artikelen 5 t/m 7 zijn tekstueel aangepast. De wijzigingen zijn niet inhoudelijk van aard. Naar aanleiding van het advies zijn vier extra handhavingspunten toegevoegd in artikel 6. Naar aanleiding van enkele zienswijzen zijn voor helikopterbewegingen en vliegtuigbewegingen separate grenswaarden voor de geluidsbelasting opgenomen.

Kanttekeningen

1.1 De ontwikkeling van Seppe Airparc kan op korte termijn leiden tot een wijziging van het vastgestelde luchthavenbesluit.

Op 22 februari jl. hebben uw Staten de wijziging van de Verordening ruimte vastgesteld. Hierin is ondermeer een wijziging ten behoeve van de

ontwikkeling van Seppe Airparc, tussen de A58 en Seppe Airport, opgenomen. U heeft bij de discussie dit luchthavenbesluit betrokken, omdat dit luchthavenbesluit de huidige gebruiksruimte van de luchthaven vastlegt. Als voor de ontwikkeling van Airparc Seppe wijziging van het vastgestelde luchthavenbesluit noodzakelijk is moet hiervoor een verzoek worden ingediend. Als dit aan de orde is, zullen uw Staten opnieuw hierover een besluit moeten nemen.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Financiën

Geen financiële consequenties

Europese en internationale zaken

N.v.t.

Planning

Op het besluit is de uniforme voorbereidingsprocedure uit de Awb van toepassing. De verordening ligt vanaf 3 juni 2013 tot 15 juli 2013 ter inzage. In deze periode kan door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlagen

1. Nota van inspraak;
2. Nota van wijziging.

Toelichting**1. Inleiding**

Op 1 november 2009 is een wijziging van de Wet luchtvaart (Wlv) in werking getreden. Deze wijziging is bekend onder de naam Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Door deze wijziging van de Wet luchtvaart zijn er taken en bevoegdheden voor bepaalde luchtvaartactiviteiten overgedragen van het Rijk aan de provincies. De provincie moet onder andere “vergunningen” (besluiten, regelingen en ontheffingen) maken voor de kleine luchtvaart. De ontheffingen worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De luchthavenbesluiten en -regelingen moeten, bij verordening, door Provinciale Staten worden vastgesteld. Deze toelichting behoort tot de verordening waarbij een luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe wordt vastgesteld.

2. Wettelijk kader

Tot 1 november 2009 werden luchthavens ‘aangewezen’ op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet. In het aanwijzingsbesluit van 15 oktober 1996, DGR/LD/VI/L. 96.006779, zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2003 (DGL/03.U00566) is het terrein van luchthaven Seppe formeel aangewezen als terrein waar vliegverkeer mag

starten en landen. Het aanwijzingsbesluit regelt de aanduiding en de grenzen van de luchthaven en geeft aan welke geluidszone van toepassing is.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Met de wijziging van de Wet luchtvaart (RBML) per 1 november 2009 is de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens van regionale betekenis -waaronder luchthaven Seppe (Seppe Airport) valt- naar het provinciaal bestuur geregeld. Met de inwerkingtreding van deze wet is ook het nieuwe stelsel van bepalingen voor luchthavens van toepassing geworden. Door middel van het vaststellen van een zogeheten Omzettingsregeling voor een regionale luchthaven kan het nieuwe stelsel in werking treden. Vanaf dat moment zijn de bevoegdheden overgegaan naar het provinciaal bestuur. De Omzettingsregelingen die door het Rijk zijn vastgesteld, vormen een soort overgangsbesluiten tussen de aanwijzingsbesluiten die in het verleden op grond van de Luchtvaartwet zijn vastgesteld en de Luchthavenbesluiten of Luchthavenregelingen die voor de desbetreffende luchthavens op grond van nieuwe regelgeving moeten worden vastgesteld.

De Omzettingsregeling voor luchthaven Seppe is op 1 oktober 2011 in werking getreden. De Omzettingsregeling is een overgangsdokument dat geen inhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het aanwijzingsbesluit bevat. Met de Omzettingsregeling is het aanwijzingsbesluit voor luchthaven Seppe vervallen en is de provincie op grond van de Wet luchtvaart, per 1 oktober 2011 bevoegd gezag geworden voor deze luchthaven.

Luchthaven Seppe is een luchthaven van regionale betekenis als bedoeld in artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist. Op grond van artikel XIII van de wet RBML moet een luchthavenbesluit voor de luchthaven Seppe in ieder geval binnen 5 jaar na de inwerkingtreding van de wet RBML, dus vóór 1 november 2014, worden vastgesteld door Provinciale Staten. Het vaststellen van een luchthavenbesluit geschiedt bij provinciale verordening. Aangezien er geen ontwikkelingen zijn die op dit moment voldoende concreet zijn, is een aanvraag thans niet aan de orde. Vaststelling van dit luchthavenbesluit geschiedt daarom ambtshalve door Provinciale Staten van Noord-Brabant.

Om bij het voldoen aan de verplichting om te komen tot een luchthavenbesluit toch enig inzicht te hebben in de uitgangspunten, is er een uitgangspuntendokument opgesteld door de provincie. Dit uitgangspuntendokument dient als basis voor het luchthavenbesluit. Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe een één-op-één omzetting zal zijn van de Omzettingsregeling luchthaven Seppe, welke op 1 oktober 2011 in

werking is getreden, naar het luchthavenbesluit. Er is geen sprake van een wijziging van de toen vergunde situatie en er wordt uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling. Wel zal als gevolg van de nieuwe regelgeving het nieuwe aspect ‘externe veiligheid’ worden toegevoegd.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

3. Milieugebruiksruimte

De milieugebruiksruimte van de luchthaven wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. Daarnaast worden er in het luchthavenbesluit regels opgenomen over het luchthavenluchtverkeer en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven. Het luchthavenbesluit wordt bij provinciale verordening vastgesteld door Provinciale Staten. Werking, toezicht en handhaving van de regels en grenswaarden die in het luchthavenbesluit zijn opgenomen gebeuren overeenkomstig de Wet luchtvaart. In dit verband zijn Gedeputeerde Staten het bevoegd gezag.

De onderwerpen die het luchthavenbesluit moet bevatten zijn voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Provinciale Staten hebben daarnaast de mogelijkheid aanvullende bepalingen in het besluit op te nemen.

3.1 Beleidsnota's

3.1.1 Rijk

Het landelijk beleid met betrekking tot luchtvaart is vastgelegd in de Luchtvaartnota “Concurrerende en duurzame luchtvaart voor een sterke economie”, van april 2009. Deze nota is primair gericht op de verdere ontwikkeling van de civiele luchtvaart in Nederland in combinatie met een concurrerende en duurzame luchtvaart. Het beleid is gericht op de luchthavens van internationaal en nationaal belang. In de nota is geen beleid vastgelegd gericht op regionale luchthavens.

3.1.1 Provincie

In de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (PS 10 december 2010) wordt ook ingegaan op de milieugebruiksruimte van luchthavens. In de beleidsnota is gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse velden. Dit houdt in dat de thans vergunde milieuruimte wordt vastgelegd in een door PS vast te stellen luchthavenbesluit of luchthavenregeling. In de nota is onder andere gesteld dat de geluidzones ongewijzigd moeten blijven. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Anders dan in de aanwijzing worden de geluidzones in een luchthavenbesluit niet meer gebruikt als geluidnormering. In het Luchthavenbesluit wordt hiervoor met grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten gewerkt.

3.2 Handhavingspunten

In handhavingspunten wordt de geluidsruimte voor een luchthaven vastgelegd middels grenswaarden voor de geluidbelasting. In artikel 8 onder a van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat een luchthavenbesluit tenminste handhavingspunten bevat aan beide kapse zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 m van het einde van de baan. In het luchthavenbesluit zijn dit de punten HP01 en HP02. In artikel 8 onder b van het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat wanneer de L_{den} -contour van 56 dB(A) over woonbebouwing met een aaneengesloten karakter zou liggen, er aanleiding is voor mogelijk extra handhavingspunten.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

In het geval van luchthaven Seppe ligt op of in de nabijheid van de 56 dB(A) L_{den} -contour geen aaneengesloten woonbebouwing. De verplichting in artikel 8 onder b van het Besluit burgerluchthavens om aanvullende handhavingspunten op te nemen is bij deze luchthaven dus niet van toepassing. Voor een beter beschermingsniveau van de omgeving zijn vier extra handhavingspunten toegevoegd. De punten zijn gelegen nabij de 48 L_{den} -contour.

3.3 Grenswaarden voor de geluidbelasting

Met het opnemen van de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten wordt de milieugebruiksruimte voor de luchthaven vastgelegd. De hoogte van een grenswaarde wordt bepaald conform de wettelijk voorschreven methode uit bijlage 1 van de Regeling burgerluchthavens. Ten behoeve van het luchthavenbesluit heeft Adecs, in opdracht van de provincie, de berekeningen uitgevoerd naar de geluidbelasting in de handhavingspunten HP01 t/m HP06. De resultaten hiervan zijn gerapporteerd in "Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Seppe", dd 27 maart 2013, kenmerk pnb120802.not. Voor de bepaling van de geluidbelasting zijn die uitgangspunten genomen die bepalend zijn voor de vergunde geluidruimte uit het aanwijzingsbesluit. Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (vergunde situatie vastleggen in het luchthavenbesluit).

In de handhavingspunten HP01 en HP02 is een geluidstoename te zien ten opzichte van de waarden op de handhavingspunten in de omzettingsregeling. Dit komt doordat, anders dan in de aanwijzing en in de omzettingsregeling, in het luchthavenbesluit ook de geluidbelasting vanwege de helikopterbewegingen mee moet worden genomen. De 900 helikopterbewegingen komen uit het aanwijzingsbesluit. In het aanwijzingsbesluit is de geluidbelasting als gevolg van de kleine luchtvaart bepaald met behulp van de Bkl-rekenmethode. De bewegingen met de helikopters konden niet onder deze berekeningsmethode voor de kleine luchtvaart worden gebracht. Ook

waren ze niet in het Besluit kleine luchtvaart begrepen. Daarom zou de geluidbelasting vanwege de helikopters middels de Ke-methode moeten worden bepaald.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Het resultaat van een dergelijke berekening zou, gelet op het aantal bewegingen met helikopters, een 35 Ke-contour opleveren die binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein zou liggen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet hoefde geen vaststelling van de Ke-geluidszone plaats te vinden indien deze geheel was gelegen binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein de Bkl-geluidszone wordt vastgesteld. Om die reden was er een quotum aan helikopterbewegingen in de aanwijzing opgenomen, dat apart werd genoemd. In de omzettingsregeling was er sprake van verplicht één-op-één omzetten en daarin is om die reden ook alleen het aantal helikopterbewegingen opgenomen.

Met de L_{den} die thans voor het luchthavenbesluit gehanteerd dient te worden, bestaat voornoemde beperking niet meer. Helikoptergeluid valt nu binnen het geluidsvolume en kan in de rekenmethode worden meegenomen. In de rekenmethode ten behoeve van dit luchthavenbesluit is het helikoptergeluid dan ook meegenomen.

3.4 Gebruiksruimte

De grenswaarden voor de geluidbelastingen leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Voor de VFR¹-vluchten (zicht-vliegbewegingen) over de aan- en uitvliegroute is in de Omzettingsregeling luchthaven Seppe uitgegaan van de vigerende AIP²-route. De vliegroute, onderdeel van het invoerscenario voor de geluid- en externe veiligheidsberekeningen, bepaald mede de gebruiksruimte. Bepalingen over routing en vluchtuitvoering komen overigens niet in het luchthavenbesluit. Deze bepalingen hebben betrekking op het gebruik van het luchtruim, waarvoor de bepalingen bij of krachtens hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart gelden. Het Rijk is het bevoegd gezag voor het vaststellen en handhaven van regels op basis van dit hoofdstuk. De bepalingen hieromtrent zijn per luchthaven opgenomen in de luchtvaartgids (AIP).

De invoerset voor de grenswaarden bevat 58.004 vliegtuigbewegingen voor klein luchtverkeer en 900 helikopterbewegingen. Alle landende en startende luchtvaartuigen, inclusief helikopters, met een MTOW³ van meer dan 150 kg zijn in de berekening meegenomen.

Deze invoerset (aantallen, type luchtvaartuigen etc.) wordt, behoudens het aantal helikopterbewegingen, zelf niet vastgelegd in het

¹ VFR = Visual Flight Rules (zichtvliegomstandigheden)

² AIP = Aeronautic Information Publication

³ MTOW = Maximum Takeoff Weight

luchthavenbesluit; het gaat namelijk om de invloed daarvan op de omgeving. Het daadwerkelijk gebruik (aantallen, type luchtvaartuigen etc.) voor zover het vliegtuigen betreft, mag afwijken van deze gegevens zolang de berekende waarden betreffende de aspecten geluid en externe veiligheid niet leiden tot overschrijding van de grenswaarden.

In het verleden (de aanwijzing en de omzettingsregeling) waren de helikopterbewegingen vastgelegd in een maximaal aantal. Dit vormde, samen met de wens om één-op-één aan te sluiten op de vigerende omzettingsregeling, een reden om dit maximale aantal helikopterbewegingen thans wederom vast te leggen (artikel 5 van deze verordening). Daarnaast wordt hiermee voorkomen dat de aard van de luchthaven door omstandigheden dusdanig kan veranderen dat de nadruk te veel op helikopters komt te liggen. Bij het niet quoteren van de helikopters zou de exploitant namelijk zijn geluidsruimte helemaal kunnen laten benutten door helikopters. Het totale geluid per jaar zou dan niet mogen toenemen. Hierdoor zou er mogelijk meer piekbelasting ontstaan en zou de aard van luchthaven veranderen. Om dit te voorkomen hebben Provinciale Staten haar beleidsvrijheid gebruikt om een quotum vast te stellen voor helikopters.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

4. Milieueffectrapportage (Mer)

In het kader van de procedures voor luchthavenbesluiten kan wellicht Mer-plicht of Mer-beoordelingsplicht aan de orde zijn. Het Besluit Mer regelt wanneer een Mer(boordelings)-procedure moet worden doorlopen. Hierbij is met name de lengte van de baan van belang. Luchthaven Seppe heeft een start- en landingsbaan van 830 meter. Een Mer-plicht is aan de orde indien de luchthaven beschikt over een baan met een lengte van 2100 meter of meer. Luchthaven Seppe beschikt niet over een baan met een lengte van 2100 meter of meer, dus Mer-plicht is niet aan de orde.

Mer-beoordelingsplicht is aan de orde indien de luchthaven beschikt over een baan met een lengte van 1000 meter of meer. Luchthaven Seppe beschikt niet over een baan met een lengte van 1000 meter of meer, dus Mer-beoordeling is niet aan de orde. In de directe omgeving van de luchthaven zijn geen andere redenen (bv Natura-2000 gebied) aanwezig om toch een Mer-beoordeling te doen.

5. Ruimtelijke beperkingen

De berekening van de geluidgrenswaarden heeft tevens de L_{den} -contouren opgeleverd voor de waarden van 70, 56 en 48 dB(A). Met hetzelfde scenario als waarmee de grenswaarden voor de geluidbelasting zijn berekend, is ook het plaatsgebonden risico berekend. De 10^{-5} - en 10^{-6} -plaatsgebondenrisicocontouren zijn vervolgens bepaald. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontouren en de 56 dB(A) L_{den} -contour vormen gebieden waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden

zoals vastgelegd in de artikelen 10, 11 en 12 van het Besluit burgerluchthavens.

Daarnaast legt het luchthavenbesluit ook het zogeheten veiligheidsgebied en een gebied met hoogtebeperkingen vast conform artikel 9, onder e en f van het Besluit burgerluchthavens. De ruimtelijke beperkingen voor deze gebieden zijn opgenomen in de artikelen 13 en 14 van dit besluit. Op de luchthaven is geen sprake van luchtverkeersleiding, waardoor de artikelen 15 en 16 in het Besluit burgerluchthavens niet van toepassing zijn.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Het beperkingengebied in de omzettingsregeling is overgenomen uit het aanwijzingsbesluit. Dit beperkingengebied is gebaseerd op de oude geluidsmaat belasting kleine luchtvaart (Bkl) en wordt begrensd door de contour van 47 Bkl. De gebieden die zijn gelegen binnen de 47 Bkl-geluidscontour blijven aangemerkt als beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47, eerste lid, van de Wet luchtvaart, zo is gesteld in de omzettingsregeling.

Verder wordt hierin gesteld dat, in het kader van de overgangssituatie de ruimtelijke beperkingen van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Bggl) onderscheidenlijk het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) in deze beperkingengebieden blijven gelden.

De 47 Bkl-contour is onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) L_{den} -contour. Naast de ruimtelijke beperkingen op grond van het aspect 'geluid' worden er in het luchthavenbesluit ook ruimtelijke beperkingen in het kader van de vliegveiligheid en de externe veiligheid van de luchthaven vastgesteld. De minimale omvang van het beperkingengebied wordt echter met name bepaald door de 56 dB(A) L_{den} -contour. De 56 dB(A) L_{den} -contour is echter veel kleiner dan de 47 Bkl-contour. Dat is ook bij luchthaven Seppe het geval. Aangezien de invoerset hetzelfde is gebleven, wordt de geluidcontour dus alleen door de toepassing van een andere rekenmethode kleiner. Daarnaast is de 10^{-6} -plaatsgebondenrisicocontour mede bepalend voor de omvang van het beperkingengebied.

Dit luchthavenbesluit heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waardoor de regels voor de ruimtelijke ordening op grond van de Wet luchtvaart al van kracht zijn in de betrokken bestemmingsplannen, voordat deze bestemmingsplannen zijn gepubliceerd.

6. Overig

Bepalingen over rapportage en handhaving zijn in een luchthavenbesluit niet nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingstelsel van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling

burgerluchthavens. Daarin is onder meer bepaald dat de exploitant vier keer per jaar moet rapporteren en dat deze termijn bij dreigende overschrijding van de grenswaarden aangepast kan worden.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3 Baanaanduiding

Op de luchthaven is een verharde baan gelegen, waarvan de geografische richting, de lengte en de breedte in dit artikel zijn weergegeven. Voor deze start- en landingsbaan wordt door middel van een codenummer en codeletter, gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, aangegeven welk luchtverkeer van de luchthaven gebruik kan maken.

Deze code is afkomstig van de International Civil Aviation Organization (ICAO). De ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik.

Een baan met code 2B, zoals op de luchthaven Seppe, wordt voornamelijk gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg.

Artikel 5 Luchthavenluchtverkeer

Op luchthaven Seppe is het Luchtvaartmuseum Vliegend Museum Seppe gevestigd. Dit is een vliegend museum met een groot aantal vliegwaardige en antieke vliegtuigen. Het streven van het museum is het in de lucht houden en tentoonstellen van historische vliegtuigen. Deze vliegtuigen dienen, vanwege een staartslof, vaak bij het starten en landen gebruik te maken van een grasbaan. In het vierde lid wordt dit geregeld. Vanwege de veiligheid zijn in het vijfde lid een aantal voorwaarden opgenomen die bij het gebruik van het grasgedeelte in acht moeten worden genomen.

Artikel 6 Handhavingspunten

In dit artikel zijn de grenswaarden voor de geluidbelasting in de handhavingspunten vastgelegd. Deze grenswaarden bepalen de gebruiksruimte van de luchthaven.

Artikel 7 Openstellingstijden

In het tweede tot en met vijfde lid zijn de eerder gemaakte afspraken tussen de gebruikers van de luchthaven en de omwonenden vastgelegd.

Artikel 9 Beperkingengebied

Dit artikel legt het beperkingengebied rond het luchthavengebied van luchthaven Seppe vast. Op grond van artikel 8.47, tweede lid, juncto 8.5, vierde lid, van de Wet mogen het luchthavengebied en het beperkingengebied elkaar niet overlappen. De buitengrens van het beperkingengebied wordt bepaald door de omhullende contour van de 56 dB(A) Lden-contour en de 10⁻⁶-plaatsgebondenrisico contouren.

Artikel 10 Geluid

Dit artikel legt de wettelijk vereiste geluidcontouren vast. In het Besluit burgerluchthavens is vastgelegd dat ten behoeve van de geluidbelasting in ieder geval de geluidcontouren van 48 dB(A) L_{den}, 56 dB(A) L_{den} en 70 dB(A) L_{den} in het Luchthavenbesluit dienen te worden opgenomen. Bij de berekeningen voor deze geluidcontouren hebben de aan- en uitvliegroutes uit de VFR-gids zoals opgenomen in de AIP Netherlands⁴ als uitgangspunt gediend en zijn de geluidbrongegevens van de vliegtuigvloot en helikopters gehanteerd. In artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen die gelden in verband met de geluidbelasting. Deze beperkingen hebben rechtstreekse werking.

Artikel 11 Externe veiligheid

Dit artikel legt de wettelijk vereiste externe veiligheidscontouren vast. In het Besluit burgerluchthavens is bepaald dat in ieder geval de contouren ter aanduiding van het 10⁻⁵- en 10⁻⁶- plaatsgebonden risico moeten worden opgenomen. Bij de berekeningen van deze contouren hebben uiteraard dezelfde aan- en uitvliegroutes als bij de geluidberekeningen als uitgangspunt gediend. In bijlage F van het luchthavenbesluit zijn de contouren ter aanduiding van het 10⁻⁵- en 10⁻⁶- plaatsgebonden risico (externe veiligheid) opgenomen voor luchthaven Seppe. In de artikelen 10 en 11 van het Besluit burgerluchthavens zijn de ruimtelijke beperkingen opgenomen die gelden in verband met de externe veiligheid. Evenals bij geluid hebben deze beperkingen rechtstreekse werking.

Artikel 12 Vliegveiligheid

Op en rond een luchthaven zijn gebieden aanwezig waarvoor beperkingen, zoals de hoogte van objecten en aard van de obstakels, gelden met betrekking tot het bouwen. In dit artikel worden deze gebieden vastgelegd. Zo ligt in het verlengde van de start- en landingsbaan het veiligheidsgebied. Dit gebied dient zo weinig mogelijk objecten te bevatten of hoogteverschillen (sloten, steile hellingen, etc.) om

⁴ AIP Netherlands: Aeronautical Information Publication (Netherlands)

het risico op schade aan een vliegtuig ten gevolge van het doorschieten of het te vroeg landen te verminderen. In de Regeling burgerluchthavens zijn de wijze waarop de gebieden worden bepaald, de eisen die aan de in deze gebieden toegestane objecten gelden alsmede de eisen aan het terrein opgenomen.

In het eerste lid wordt dit gebied vastgelegd en in bijlage 8 is dit gebied weergegeven.

Rondom een luchthaven gelden beperkingen aan de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de vliegveiligheid. Deze hoogtebeperkingen volgen uit internationale eisen op basis van ICAO Annex 14 chapter 4 'obstacle restriction and removal'.

In het tweede lid worden deze gebieden vastgelegd en in bijlage 8 zijn deze aangegeven met de hoogtebeperkingen. Voor beide gebieden geldt dat deze wettelijk zijn vastgesteld en niet door Provinciale Staten kunnen worden gewijzigd.

In de artikelen 13 en 14 van het Besluit burgerluchthavens zijn aanvullende bepalingen opgenomen die gelden voor deze gebieden. Deze bepalingen hebben rechtstreekse werking.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

drs. W.G.H.M. Rutten

Auteur: J.P.M. Maas, JMaas@brabant.nl, toestel (073) 681 26 38
Ecologie/Bureau Milieubeheer

Ontwerpbesluit 30/13 B

Voorgestelde behandeling

PS-vergadering : 17 mei 2013

Onderwerp

Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Provinciale Staten van Noord-Brabant,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten d.d. 2 april 2013 –
3301701

Gelet op de Wet luchtvaart en de Wet van 18 december 2008, Stb 561, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), het Besluit burgerluchthavens, de Regeling burgerluchthavens, de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen en de Omzettingsregeling luchthaven Seppe (Staatscourant 2011, nummer 11142).

overwegende dat:

artikel XIII van de Wet van 18 december 2008, Stb 561, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens), provinciale staten verplichten om voor 1 november 2014 een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste lid, van de Wet luchtvaart vast te stellen voor een luchthaven die op grond artikel 8.1a, derde lid van de wet een luchthaven van regionale betekenis is waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist;

de luchthaven Seppe een luchthaven van regionale betekenis is als bedoeld in artikel 8.1a, derde lid van de Wet luchtvaart waarvoor op grond van artikel 8.1a, derde lid, van die wet vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist voor 1 november 2014.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

gezien:

- de nationale Luchtvaartnota van april 2009;
- de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant d.d. 10 december 2010, nr.2375178;
- het advies van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Seppe d.d. 14 maart 2013;
- het advies van de commissie voor Mobiliteit en Financiën d.d. 26 april 2012;

besluiten:

vast te stellen de volgende verordening:

§ 1 Algemeen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. beweging: start of landing met een luchtvaartuig;
- b. circuitvlucht: vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen;
- c. daglichtperiode: gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52.00 N en 05.00 O op zeeniveau;
- d. exploitant: Seppe Airport N.V.;
- e. handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het Luchthavenbesluit vastgestelde waarde;
- f. helikopter: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
- g. helikopter van de hulpdiensten: helikopter die wordt gebruikt ten behoeve van de uitoefening van politietaken als bedoeld in artikel 2 van de Politiewet 1993, ten behoeve van het voorkomen, beperken of bestrijden van brand of ten behoeve van het treffen van spoedeisende maatregelen om schade aan transportleidingen te voorkomen, te beperken of te verhelpen;
- h. L_{den}-contouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer, zoals bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
- i. luchthaven: terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de wet;

- j. luchthavenbesluit: besluit als bedoeld in artikel 8.43, eerste en tweede lid van de wet;
- k. luchthavengebied: gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;
- l. luchthavenluchtverkeer: luchtverkeer als bedoeld in 1.1, eerste lid van de Wet;
- m. luchthavenmeester: persoon als bedoeld in artikel 161 van het Besluit toezicht luchtvaart BES;
- n. plaatsgebonden risicocontouren: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externe veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer, zoals bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
- o. traumahelikopter: helikopter die wordt gebruikt door de houder van een vergunning krachtens artikel 16b van de Luchtvaartwet met als doel het verlenen van spoedeisende medische hulp;
- p. vliegtuig: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement;
- q. wet: Wet luchtvaart.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

§ 2 Luchthaven

Artikel 2 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Seppe, gelegen aan Pastoor van Breugelstraat 93, 4744 RC te Bosschenhoofd, gemeente Halderberge, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven in bijlage 1.

Artikel 3 Baanaanduiding

1. Op de luchthaven is gelegen een verharde start- en landingsbaan in de geografische richting 066°-246° met een lengte van 830 meter en een breedte van 23 meter, met daarbij behorende verharde rijbanen, voor het luchtverkeer ingedeeld onder codenummer 2 en codeletter B, zoals vermeld in bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).
2. De ligging van de baan is weergegeven op de kaart in bijlage 4.

§ 3 Regels en grenswaarden

Artikel 4 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar betreft de periode van 1 oktober van enig jaar tot 1 oktober van het daarop volgende jaar.

Artikel 5 Luchthavenluchtverkeer

1. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan.

2. Het aantal helikopterbewegingen op de luchthaven mag maximaal 900 per gebruiksjaar bedragen.
3. In afwijking van het eerste lid is op de luchthaven incidenteel, met een maximum van 30 bewegingen per gebruiksjaar, gebruik van militaire vliegtuigen en militaire helikopters toegestaan, indien sprake is van humanitaire of operationele vluchten.
4. Het grasgedeelte parallel gelegen aan de verharde baan, bedoeld in artikel 3, mag uitsluitend incidenteel worden gebruikt voor het landen en opstijgen van vliegtuigen voorzien van een staartslof ten behoeve van het Vliegend Museum Seppe.
5. Het gebruik bedoeld in het vierde lid is uitsluitend toegestaan indien:
 - a. vooraf tweezijdig radiocontact met de havendienst tot stand is gebracht;
 - b. op de verharde baan niet gelijktijdig wordt gestart dan wel geland;
 - c. het verkeer op de verharde baan niet gehinderd wordt.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

Artikel 6 Handhavingspunten

1. De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten, zijn weergegeven op de kaart in bijlage 2 onderscheidenlijk opgenomen in tabel 1 van bijlage 3.
2. De ligging van de extra handhavingspunten en de grenswaarden voor de geluidbelasting op die punten zijn weergegeven op de kaart in bijlage 2 onderscheidenlijk opgenomen in tabel 2 van bijlage 3.

Artikel 7 Openstellingstijden

1. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats binnen de daglichtperiode overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in artikel 3, afdeling 3 van het Luchtverkeersreglement.
2. De luchthaven is, binnen de daglichtperiode, geopend op:
 - a. werk- en zaterdag van 08.00 uur tot 20.00 uur;
 - b. zondagen van 09.00 uur en 20.00 uur.
3. Incidenteel kan de luchthavenmeester toestemming verlenen om tussen 20.00 uur en 08.00 uur binnen de daglichtperiode van de luchthaven gebruik te maken.
4. Indien nodig kan buiten de daglichtperiode van de luchthaven gebruik worden gemaakt door een traumahelikopter of een andere helikopter van de hulpdiensten.
5. Tussen 19.00 uur en 09.00 uur worden geen circuitvluchten uitgevoerd, tenzij het gaat om een circuitvlucht na een uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijke afbreking van een ingezette landing.

§ 4 Gebieden

Artikel 8 Luchthavengebied

Het luchthavengebied bedoeld in artikel 8.47 van de wet wordt vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 4.

Artikel 9 Beperkingengebied

Het beperkingengebied bedoeld in artikel 8.47 van de wet wordt vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 5.

§ 5 Gebieden met ruimtelijke beperkingen

Artikel 10 Geluid

De geldende geluidscontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70dB(A) L_{den} bedoeld in artikel 9, onder b, c en d van het Besluit burgerluchthavens zijn weergegeven op de kaart in bijlage 6.

Artikel 11 Externe veiligheid

De geldende 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens zijn weergegeven op de kaart in bijlage 7.

Artikel 12 Vliegveiligheid

1. De geldende veiligheidsgebieden bedoeld in artikel 9, onder e, van het Besluit burgerluchthavens zijn weergegeven op de kaart in bijlage 8.
2. Het gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, bedoeld in artikel 9, onder f, van het Besluit burgerluchthavens is weergegeven op de kaart in bijlage 8.

§ 6 Slotbepalingen

Artikel 13 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant.

Artikel 14 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Bijlagen:

1. Kadastrale kaart als bedoeld in artikel 2.
2. Ligging handhavingspunten, als bedoeld in artikel 6.
3. Tabellen als bedoeld in artikel 6.
4. Ligging baan en luchthavengebied, als bedoeld in artikel 3, tweede lid en artikel 8.
5. Beperkingengebied als bedoeld in artikel 9

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

6. Geluidcontouren in Lden, als bedoeld in artikel 10, eerste lid.
7. Gebieden, als bedoeld in artikel 12, eerste en tweede lid.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

's-Hertogenbosch, 17 mei 2013
Provinciale Staten van Noord-Brabant,
de voorzitter

de griffier

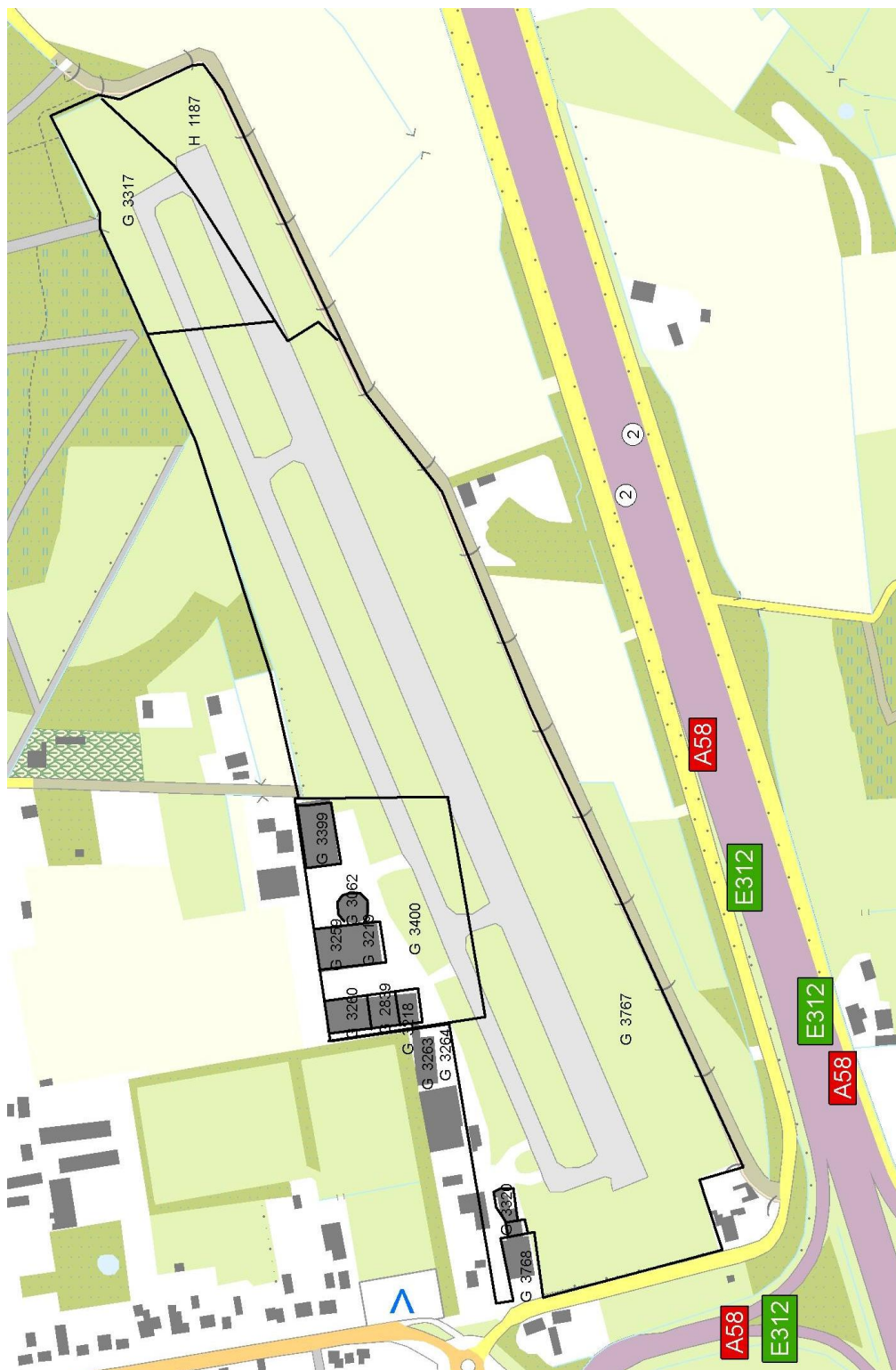
prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

mw. drs. C.J.M. Dortmans

Kadastrale kaart als bedoeld in artikel 2.

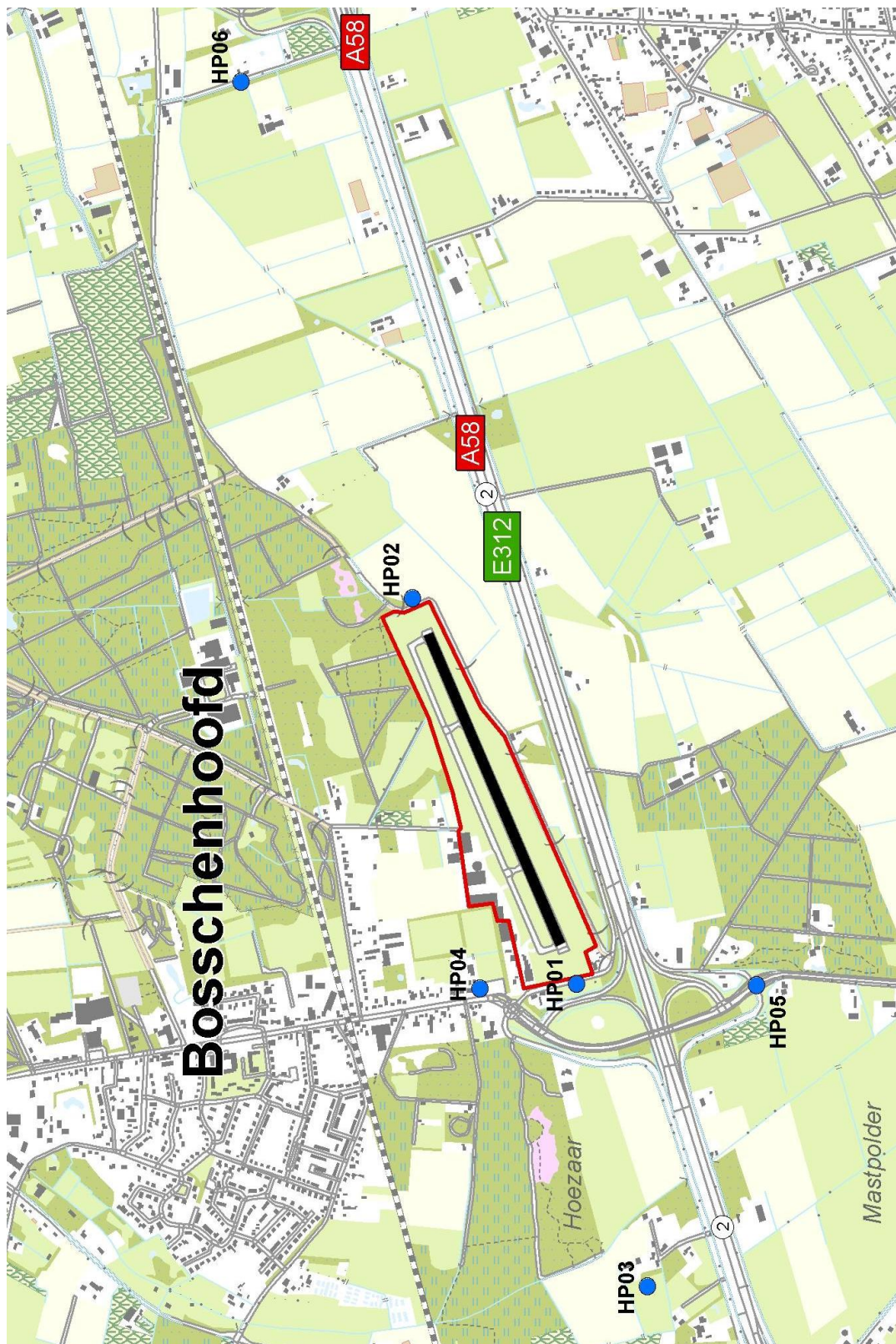
2 april 2013

3387679



**Bijlage 2 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-
Brabant**
Ligging handhavingspunten, als bedoeld in artikel 6.

Datum
2 april 2013
Documentnummer
3387679



Bijlage 3 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant
Tabellen als bedoeld in artikel 6.

Datum
 2 april 2013
Documentnummer
 3387679

Tabel 1

Handhavingspunt	Baankop	Coördinaten		grenswaarden L_{den} in dB(A)		
		X	Y	vliegtuigen	helikopters	totaal
HP01	07	96.700	396.359	58,1	57,6	60,9
HP02	25	97.649	396.761	57,3	58,6	61,0

Tabel 2

Handhavingspunt	Coördinaten		grenswaarden L_{den} in dB(A)
	X	Y	
HP03	95.955	396.184	53,1
HP04	96.688	396.596	52,9
HP05	96.697	395.916	47,8
HP06	98.920	397.182	52,4

Bijlage 4 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant

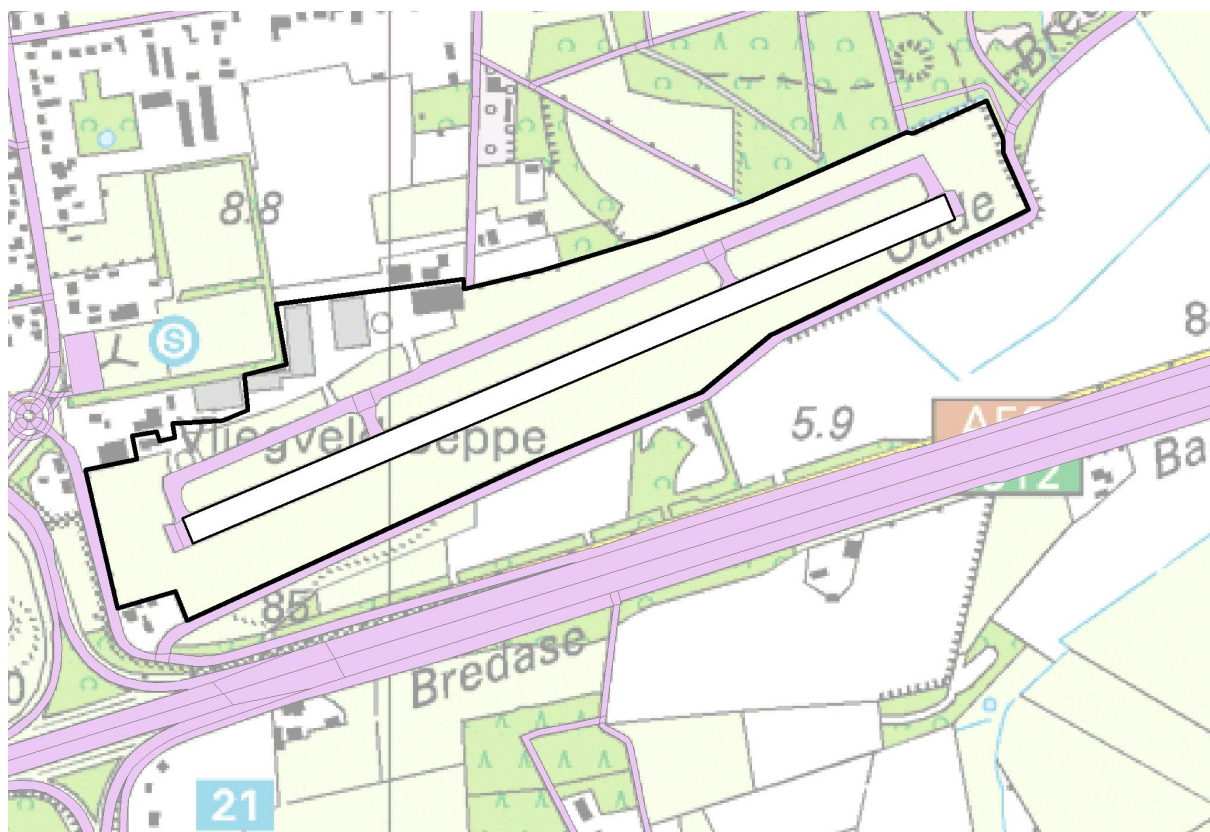
Ligging baan en luchthavengebied, als bedoeld in artikel 3, tweede lid en artikel 8.

Datum

2 april 2013

Documentnummer

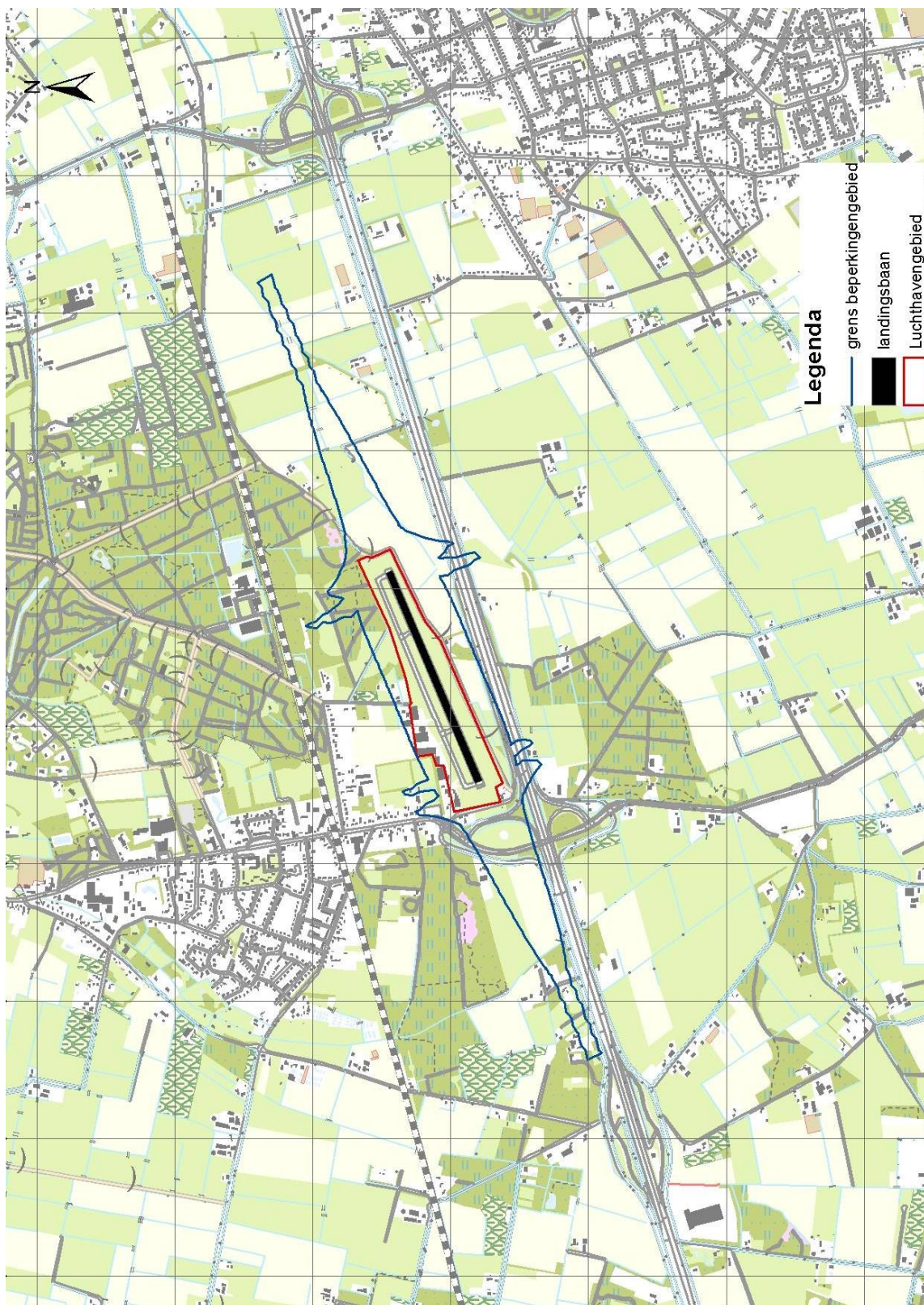
3387679



Grens luchthavengebied

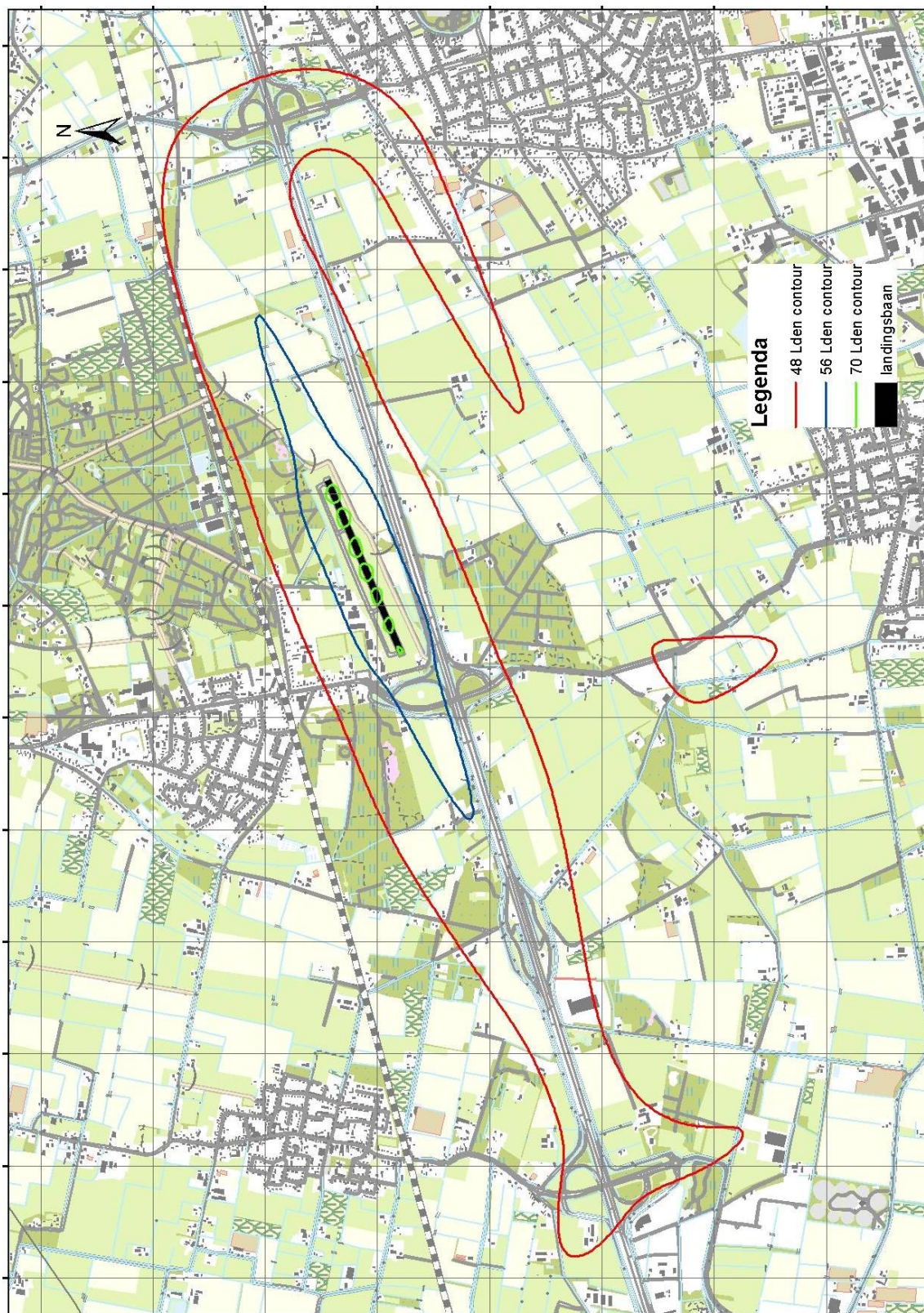
**Bijlage 5 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-
Brabant
Beperkingengebied als bedoeld in artikel 9**

Datum
2 april 2013
Documentnummer
3387679



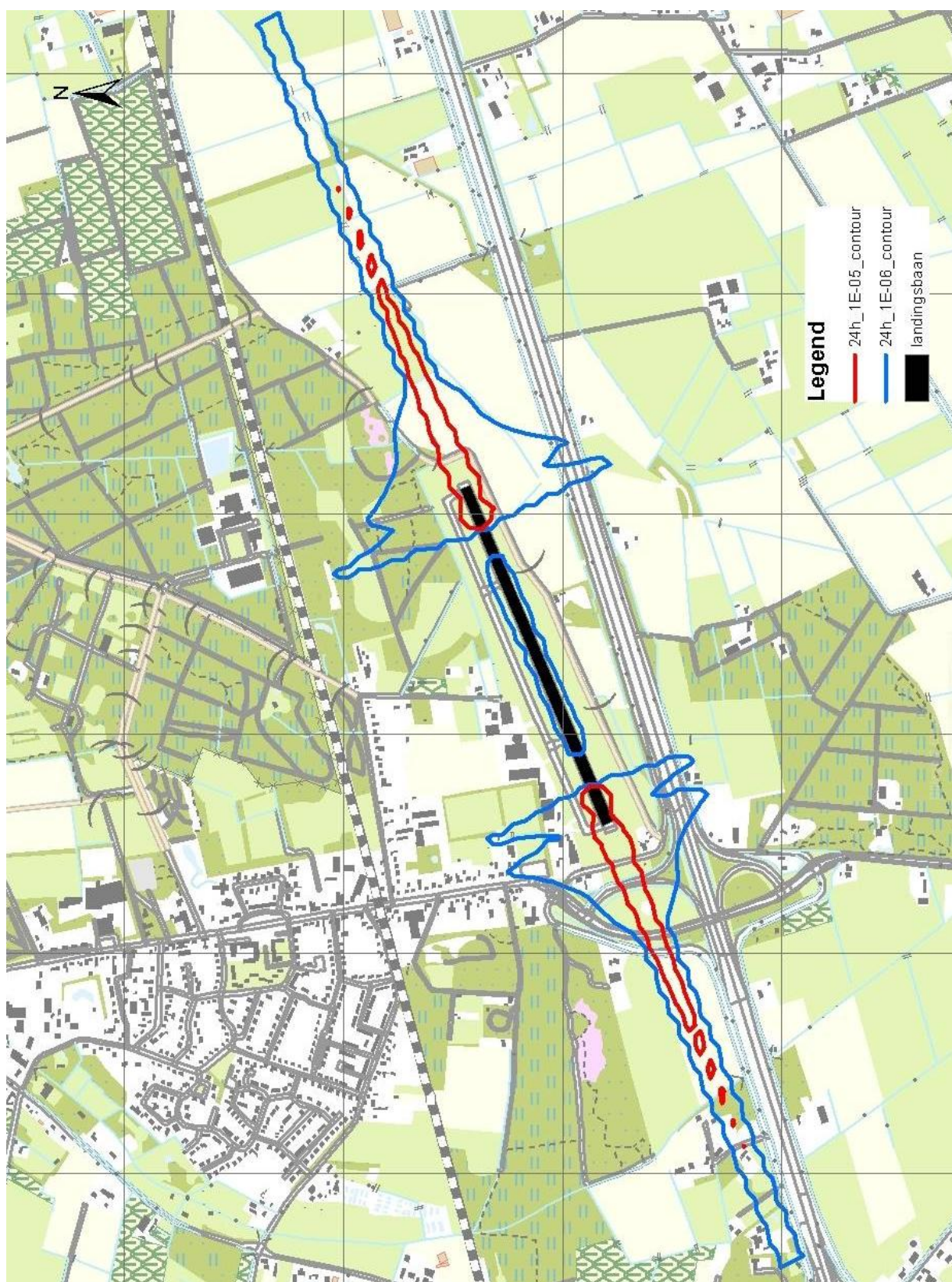
**Bijlage 6 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-
Brabant**
Geluidcontouren in Lden, als bedoeld in artikel 10, eerste lid.

Datum
2 april 2013
Documentnummer
3387679



**Bijlage 7 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-
Brabant**
Externe veiligheidscontouren, als bedoeld in artikel 11, eerste lid.

Datum
2 april 2013
Documentnummer
3387679



**Bijlage 8 bij Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-
Brabant
Gebieden, als bedoeld in artikel 12, eerste en tweede lid.**

Datum

2 april 2013

Documentnummer

3387679

