

**Bijlage bij statenvoorstel inzake de Verordening
Luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant,
Gedeputeerde Staten 2 april 2013**

Nota van inspraak en reactie

Auteur

J.P.M. Maas

Datum

19 maart 2013

Inleiding

Op 20 november 2012 hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp van de “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant” opgesteld. Dit ontwerp heeft de openbare voorbereidingsprocedure op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht doorlopen.

Het ontwerp is bekendgemaakt in de regionale dagbladen en de betreffende stukken zijn toegezonden aan luchthaven Seppe en aan de gemeenten Etten-Leur, Halderberge, Roosendaal en Rucphen. De stukken hebben van 3 december 2012 tot en met 14 januari 2013 voor een ieder ter inzage gelegen op het provinciehuis, in de gemeentehuizen van Etten-Leur, Halderberge, Roosendaal en Rucphen en op www.brabant.nl.

In de periode van 3 december 2012 tot en met 14 januari 2013 hebben in dit kader de volgende stukken ter inzage gelegen:

1. Ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant;
2. Toelichting ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant;
3. Uitgangspuntendocument luchthaven Seppe.

Binnen deze termijn kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerp kenbaar maken.

Het uitgangspuntendocument bevat informatie die normaliter in een aanvraag om een vergunning wordt opgenomen. Aangezien de Ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant voortvloeit uit een wettelijke verplichting voor Provinciale Staten kon er in dit geval geen sprake zijn van een aanvraag. Toch was het wel gewenst om bepaalde informatie te kunnen delen zonder dat dit zou resulteren in een toelichting op de verordening die te omvangrijk zou worden en informatie zou bevatten die niet persé aan de verordening verbonden zou moeten worden. Het uitgangspuntendocument heeft hierin voorzien tijdens de procedure en haar rol is daarmee beëindigd.

Het voorgaande neemt niet weg dat de verordening met toelichting zelfstandig leesbaar is.

Advies Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Seppe (CROSE)

Parallel aan de ter inzage legging hebben wij het ontwerp voor advies voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Seppe. Deze commissie adviseert over het ontwerp van het luchthavenbesluit op grond van artikel 3, sub e van de Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Seppe Noord-Brabant. Het advies van de CROSE treft u hierbij aan.

In deze nota brengen wij de ingekomen zienswijzen en het ingekomen advies met onze reactie daarop ter kennis van Provinciale Staten, samen met onze Nota van wijzigingen die onze voorstellen bevat over de wijzigingen die voortvloeien uit de ingekomen reacties en de ambthalfve wijzigingen. Beide nota's maken deel uit van ons voorstel aan Provinciale Staten tot vaststelling van de verordening.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ingekomen reacties verdeeld over doelgroepen en instanties.

Doelgroep/instantie	aantal
gemeenten	- -
belangenorganisaties	2 (zienswijze)
particulieren	1 (zienswijze)
bedrijven	1 (zienswijze)
Commissie regionaal overleg Seppe (CROSE)	1 (advies)

In deze nota zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie. De reacties zijn ingedeeld naar het stuk waarop de reactie betrekking heeft. Bij een reactie is vermeld welke doelgroep of instantie deze heeft ingediend, met daarachter tussen haakjes het bijbehorende briefnummer in corsa.

Inhoud

1.	Algemeen.....	5
2.	Ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant.....	16
	Artikel 5.....	16
	Artikel 6.....	17
	Artikel 7.....	19
3.	Toelichting Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant...	20
4.	Advies Commissie voor regionaal overleg Seppe.....	21
5.	Uitgangspuntendocument.....	23

1. Algemeen

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Om te voorkomen dat de aard van het vliegveld wijzigt en te borgen dat de geluidzone ongewijzigd blijft, dient in het luchthavenbesluit een limiet te worden opgenomen ten aanzien van:

- het aantal vliegbewegingen;
- het aantal twin- en/of turbo-propeller vliegtuigen in de vorm van een percentage van het aantal vliegbewegingen.

Reactie GS:

Om te voorkomen dat de aard van de luchthaven wijzigt, doordat de nadruk te veel op helikopters kan komen te liggen, zijn de helikopterbewegingen vastgelegd in een maximum aantal. Provinciale Staten hebben hierbij haar beleidsvrijheid gebruikt om een quotum vast te stellen voor helikopters. Naast deze reden vormde 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).

De door inspreker voorgestelde limieten dragen niet bij aan het voorkomen dat de aard van de luchthaven wijzigt. De luchthaven is er immers ten behoeve van het landen en opstijgen van met name vliegtuigen. De normen in de handhavingspunten als opgenomen in de verordening (artikel 6) zijn het toetsingskader en waarborgen dat de toegestane geluidbelasting naar de omgeving niet wordt overschreden. Daarmee wordt ook geborgd dat de geluidzone ongewijzigd blijft. Aan de geluidzone zelf wordt overigens niet meer getoetst sinds de wijziging van de Wet luchtvaart omdat de normen gelden in de handhavingspunten.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

De vraag rijst of het gerechtvaardigd is om een luchthavenbesluit vast te stellen, waarin slechts gestuurd gaat worden op grenswaarden en waar geen (extra) aanvullende operationele maatregelen noodzakelijk zijn. De provincie motiveert op geen enkele wijze het toepassen van de beoogde handhavingsmethodiek. Het verzoek is om de beoogde handhavingsmethodiek te onderbouwen, waaruit blijkt dat de thans geschatte (ernstig) gehinderde voldoende (rechts)bescherming genieten en hun belangen voldoende worden behartigd. Temeer daar het uitgangspuntendocument ook al meldt dat de handhaving luchtzijdig niet geregeld wordt in het luchthavenbesluit.

Reactie GS:

In het luchthavenbesluit wordt niet alleen gestuurd op grenswaarden die gelden in de opgenomen handhavingpunten. Daar waar nodig zijn er ook operationele maatregelen opgenomen. Hierbij is zoveel als mogelijk aangesloten bij de vigerende omzettingsregeling. Het maximale aantal helikopterbewegingen is hiervan een voorbeeld. Daarnaast bevat artikel 5 van de verordening nog andere operationele maatregelen.

Bepalingen omtrent rapportage en handhaving zijn in een luchthavenbesluit niet nodig. Reden hiervoor is dat het handhavingssysteem van de Wet luchtvaart van kracht is, dat is uitgewerkt in de Regeling burgerluchthavens. Handhaving en ook de onderbouwing daarvan kan niet aan de orde komen in de toelichting van een verordening ten behoeve van een luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

De berekening van de geluidbelasting waarin de hefschroefvliegbewegingen zijn meegenomen, resulteert in een verruiming van het maximaal toelaatbare geluid. Dit is niet conform het provinciale beleid (Nota Luchtvaart Noord-Brabant). Om te voorkomen dat geluidsruimte die niet door hefschroefvliegtuigbewegingen wordt gebruikt, benut wordt door vleugelvliegtuigbewegingen, dient in het luchthavenbesluit voor het gelimiteerde aantal hefschroefvliegtuigen een afzonderlijke Maximaal Toelaatbare Geluidbelasting (MTG) te worden opgenomen.

Reactie GS:

Anders dan in de aanwijzing worden de geluidzones in een luchthavenbesluit niet meer gebruikt ten behoeve van geluidnormering. In het luchthavenbesluit wordt hiervoor uitgegaan van grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten. De geluidzone wordt gebruikt ten behoeve van het bepalen van de omvang van het beperkingengebied.

In de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (PS 10 december 2010) is gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse velden. Dit houdt in dat de 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. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat er niet gekozen is voor inperken van de geluidruimte.

De 47 Bkl-contour is onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) L_{den} -contour. De minimale omvang van het beperkingengebied wordt met name bepaald door de 56 dB(A) L_{den} -contour. Deze 56 dB(A) L_{den} -contour is echter veel kleiner dan de 47 Bkl-contour. Dat is ook bij luchthaven Seppe het geval. De geluidzones als bedoeld in de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant worden niet groter en daarmee wordt voldaan aan de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant. Ze worden zelfs kleiner maar dat is dus het gevolg van de toepassing van een andere rekenmethode aangezien de invoerset hetzelfde is gebleven.

Naar aanleiding van de zienswijze van Seppe Airport NV c.a. heeft de provincie opdracht gegeven aan Adecs Airinfra om de omvang van de vergunde geluidruimte te bepalen. Voor verdere toelichting hierop wordt verwezen naar onze reactie op dit punt van de zienswijze van Seppe. De conclusie is dat de vergunde geluidruimte, voor helikopters, groter is dan aangenomen bij de opstelling van het ontwerp-luchthavenbesluit. Om te voorkomen dat vergunde geluidruimte voor helikopterbewegingen gebruikt gaat worden voor vliegtuigbewegingen, worden voor beide categorieën van bewegingen in de wettelijke handhavingspunten afzonderlijke grenswaarden opgenomen.

Wijziging verordening:

Artikel 6 wordt aangepast.

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Het beperkingengebied is fors kleiner dan het gebied in aanwijzings- en omzettingsbesluit, waar de BKL-norm geldig was. Om dit alles te compenseren zou het bron- en vlootbeleid worden geformuleerd. Dit bron- en vlootbeleid zou bestaan uit operationele eisen door het Rijk, evenals maatregelen die de Provincie en/of de exploitant ter beschikking staan.

Het is gewenst dat het ontwerp-luchthavenbesluit voorziet in een gedegen overzicht van de reeds aangebrachte technische verbeteringen van de vloot die op Seppe gestationeerd is, of de vliegtuigen die veelvuldig op Seppe Airport vliegen.

Reactie GS:

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. De 47 Bkl-contour is onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) L_{den} -contour. De minimale omvang van het beperkingengebied wordt met name bepaald door de 56 dB(A) L_{den} -contour. Deze 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 en is dit dus geen gevolg van bron- en vlootbeleid.

Het bron- en vlootbeleid zou uit operationele eisen door het Rijk kunnen bestaan, maar het zogenoemde level playing field oftewel gelijk speelveld wordt met name internationaal bepaald. Van het bron- en vlootbeleid vanuit het Rijk komt daardoor weinig terecht. Niettemin heeft dit aanleiding gegeven voor het Rijk om meer aandacht te besteden aan operationele maatregelen. Op nationaal niveau worden strengere geluidseisen opgelegd aan vliegtuigen die Nederlandse luchthavens aandoen. Behoudens enkele uitzonderingen, moeten alle in Nederland opererende kleine vliegtuigen (luchtvaartuigen met schroefaandrijving en een startgewicht van maximaal

8618 kg) voldoen aan geluideisen die strenger zijn dan in ICAO-verband is afgesproken. Deze eis zal worden vastgelegd in een aparte ministeriële regeling, aldus de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel 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). Deze regeling is er overigens nog niet. Enkele maatregelen die Provinciale Staten in het kader van een luchthavenbesluit kunnen nemen zijn bijvoorbeeld het opnemen van tijden. Dit is gebeurd. Hierbij is er ook nog bepaald dat er tussen 19.00 en 09.00 uur geen circuitvluchten mogen worden uitgevoerd. Voor verdere maatregelen bestaat geen aanleiding omdat aan de grenswaarden wordt voldaan en tevens wordt voldaan aan ons trendvolgend beleid waarbij inperking van geluidruimte niet aan de orde is. Nog daargelaten de vraag of een overzicht van de reeds aangebrachte technische verbeteringen van de vloot die van Seppe gebruik maakt in een verordening kan worden opgenomen, voegt de wens van inspreker om een dergelijk overzicht niets toe. Bovendien zou de wens van inspreker in dit stadium leiden tot een verplichting voor exploitant die alleen maar nagekomen kan worden met de medewerking van derden. Een dergelijke verplichting is juridisch gezien niet toegestaan.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

De grenswaarden voor MTG zouden bepaald moeten worden voor de huidige (feitelijke) vloot in de jaren 2011 en/of 2012. Deze rekenwaarden kunnen worden vergeleken met de rekenwaarden uit het omzettingsbesluit, want deze zijn gebaseerd op de vloot welke is gecategoriseerd in het aanwijzingsbesluit en deze data is gebaseerd op het jaar 2000.

Als blijkt dat er een significant verschil aanwezig is tussen de MTG op basis van de feitelijke vloot en de MTG welke reeds is bepaald in het Lden-berekeningsrapport, de invoergegevens hiervoor zijn conform het aanwijzingsbesluit, mag pas geconcludeerd worden dat de vloot van Seppe Airport stiller is geworden. Pas dan rechtvaardigt dit het inperken van het beperkinggebied en het stellen dat slechts enkele verspreide woning zich in de omgeving van de luchthaven bevinden.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe zal een één-op-één omzetting zijn van de omzettingsregeling luchthaven Seppe, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden. Er is geen sprake van een wijziging van de toen vergunde situatie en er wordt uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling. Voor de vliegtuigen is dan ook rekening gehouden met de vloot waarvan in de omzettingsregeling is uitgegaan. Voor een type vliegtuig is wettelijk vastgesteld in welke geluidscategorie een toestel thuishoort. Deze categorie-indeling is opgenomen in de wettelijk vastgestelde rekenmethode voor de geluidbelasting. De systematiek van deze

rekenmethode biedt niet de mogelijkheid dit aan te passen of naar eigen inzicht geluidsniveaus voor vliegtuigen in te voeren.

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. De 47 Bkl-contour is onder de Wet luchtvaart vervangen door de 56 dB(A) L_{den} -contour. De minimale omvang van het beperkingengebied wordt met name bepaald door de 56 dB(A) L_{den} -contour. Deze 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 56 dB(A) L_{den} -contour dus alleen door de toepassing van een andere rekenmethode kleiner. Deze geluidcontour bepaalt met name de omvang van het beperkingengebied.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Žienswijze:

In het ontwerppluchthavenbesluit wordt in tabel 5 van het "berekeningsrapport geluid en externe veiligheid", gebruik gemaakt van een verdeling van vaste vleugelvliegtuigen, die te herleiden is op de samenstelling van de vloot conform de samenstelling ten tijde van het aanwijzingsbesluit. Dus van het jaar 2000. Voor de helikopterbewegingen wordt wel gebruikt gemaakt van de feitelijke gegevens. Hiervoor is het rapport gebruikt "ruimtelijke onderbouwing Opleidingsbedrijf Seppe Airport" van Oranjewoud.

Wij verzoeken om de geluidsbelasting te berekenen met de feitelijke vloot gegevens voor vaste vleugelvliegtuigen en helikopters, zoals die in het jaar 2011 en/of 2012 heeft gevlogen op Seppe Airport. Met de berekening op basis van de feitelijke gegevens wordt de milieugebruiksruimte bepaald. Indien niet aangetoond wordt dat het vloot en bronbeleid voldoende heeft bijgedragen aan de reductie van de geluidsbelasting, verzoeken wij u om een limitering van het aantal vluchten in te stellen. De limiet van 58.000 vliegbewegingen met vastevleugelvliegtuigen lijkt dan gerechtvaardigd.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe zal een één-op-één omzetting zijn van de omzettingsregeling luchthaven Seppe, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden. Er is geen sprake van een wijziging van de toen vergunde situatie en er wordt uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling. Dit geldt dus ook voor de invoerset ten behoeve van de berekeningen. Zoals in de toelichting al is opgemerkt, bevat de vigerende omzettingsregeling alsmede haar rechtsvoorganger (de aanwijzing) alleen aantallen helikopters. Wegens het ontbreken van geluidbrongegevens van de helikopters in (rapporten ten behoeve van) de aanwijzing en de

vigerende omzettingsregeling is, in eerste instantie, hiervoor noodgedwongen gebruik gemaakt van feitelijke gegevens en gegevens uit het rapport "ruimtelijke onderbouwing Opleidingsbedrijf Seppe Airport" van Oranjewoud. Naar aanleiding van de zienswijze van Seppe Airport NV is dit uitgangspunt aangepast.

Het verzoek om de geluidsbelasting te berekenen met de feitelijke vloot gegevens voor vastevleugelvliegtuigen, zoals die in het jaar 2011 en/of 2012 heeft gevlogen op Seppe Airport kan niet worden gehonoreerd omdat er dan afgeweken wordt van ons uitgangspunt dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Seppe een één-op-één omzetting zal zijn van de omzettingsregeling luchthaven Seppe, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden. De door inspreker gewenste limitering van vliegbewegingen is naar onze mening onnodig bezwarend en voldoet niet aan ons trendvolgend beleid. Immers, aan de gestelde geluidgrenswaarden kan worden voldaan en ook de geluidruimte zoals deze voorheen was vastgelegd middels een geluidcontour wordt niet overschreden. Het beperkingengebied wordt alleen kleiner door de gewijzigde rekenmethode.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Wij verzoeken u om het grondgebonden geluid mee te nemen in de geluidsbelastingberekening voor het luchthaventerrein Seppe Airport. Indien het aantoonbaar technisch niet mogelijk is om deze geluidsbron mee te nemen in de geluidsberekening, dan verzoeken we om operationele maatregelen op te nemen in het luchthavenbesluit, met betrekking tot het "proef- en warmdraaien" op het luchthaventerrein.

Reactie GS:

De Wet luchtvaart staat niet toe om het grondgebonden geluid mee te nemen in de berekening van de geluidbelasting als gevolg van het luchthavenluchtverkeer. Het opnemen van operationele maatregelen ten behoeve van grondgebonden geluid in het luchthavenbesluit is niet toegestaan. De vergunning op basis de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is het instrument om voorschriften op te nemen met betrekking tot het grondgebonden geluid.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Het verzoek is om aandacht te besteden aan het "hoofdstuk" handhaving in het luchthavenbesluit, of in de toelichting van het luchthavenbesluit. Daarnaast stellen we voor dat de exploitant bij dreigende overschrijding van de geluidsbelasting, dit meldt aan de voorzitter van de CROSE. De CROSE dient conform artikel 3 Regeling CROSE, voorzien te worden met informatie over het feitelijke en voorziene gebruik. Het betreft niet alleen de landzijdige handhaving, maar ook de luchtzijdige handhaving. In de toelichting van het luchthavenbesluit zou opgenomen moeten worden welke instantie verantwoordelijk is voor land c.q. luchtzijdige handhaving, alsmede een contactadres en wie de contactpersoon of contactafdeling is.

Reactie GS:

Bepalingen omtrent 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. In hoofdstuk 4 van de Regeling burgerluchthavens zijn bepalingen opgenomen met betrekking tot het registreren en verstrekken van gegevens. Een dreigende overschrijding dient de exploitant te melden aan het bevoegde gezag, in casu Gedeputeerde Staten. Zij kunnen preventieve maatregelen voorschrijven om een overschrijding te voorkomen. Gegevens zoals wie verantwoordelijk is voor de handhaving van bepaalde aspecten en eventuele contactgegevens horen niet in een verordening of in de toelichting thuis. Als hier onduidelijkheid over is, dient deze onduidelijkheid middels een goede communicatie te worden weggenomen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Tevens willen we nog melden dat conform de Regeling Burgerluchthavens de gegevens van de geluidsbelasting uitgedrukt in dB(A) met 2 decimalen dient te gebeuren. Derhalve zullen de grenswaarden in Artikel 6, tabel 1 ook in 2 decimalen te worden gepresenteerd. Evenzo dient dit in tabel 2 van het uitgangspuntendocument te gebeuren.

Reactie GS:

De waarde voor de geluidsbelasting uit de Regeling burgerluchthavens waarnaar verwezen wordt, heeft betrekking op het registreren en verstrekken van gegevens. Op grond van artikel 13, lid 7 Regeling burgerluchthavens dient de geluidbelasting in de handhavingpunten te worden gerapporteerd tot in twee decimalen. Deze eis geldt niet voor de grenswaarde voor de geluidsbelasting die in het luchthavenbesluit wordt vastgelegd, dit mag tot een decimaal, conform het omzettingsbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Het dialoograpport Seppe is nimmer besproken en heeft nooit tot input gediend voor het luchthavenbesluit, terwijl dit het doel was van de dialooggroep Seppe. Dit alles is tegen alle gemaakte afspraken en toezeggingen van GS en PS om het dialoograpport te gebruiken. Ons inzien is dit handelen onzorgvuldig geweest.

Reactie GS:

Ten behoeve van de vaststelling van het luchthavenbesluit is een uitgangspuntendocument opgesteld. Dit document heeft mede ter visie gelegen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het Dialoograpport Seppe. In paragraaf 5.3 is aangegeven hoe het rapport is betrokken bij de totstandkoming van het luchthavenbesluit. Hiermee is onzes inziens voldoende voldaan aan de toezeggingen uit het verleden.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Wij verzoeken u tot het instellen van venstertijden en andere operationele maatregelen voor met name het weekend. Een voorstel voor de operationele maatregelen kan zijn dat slechts vliegtuigen met geluidsproductie van minder dan 60 dB(A) onbeperkt mogen vliegen in het weekend. Toestellen die niet voldoen aan de vluchttuitvoeriseisen, mogen niet starten of landen in het weekend. Een beperking van de "touch and go" bewegingen in het weekend en het beperken van reclamevluchten in het weekend, zou op zijn plaats zijn. De venstertijden zouden voor de zaterdag- en zondagmiddag moeten gelden vanaf 09.00 -15.00 uur. Binnen de daglichtperiode blijft de luchthaven op zaterdag en zondag van 15.00 - 19.00 uur slechts open voor maatschappelijke en zakelijke vluchten. Met deze aanvullende eisen wordt voorzien in de weekendrust voor omwonende.

Reactie GS:

De aard van het vliegveld wordt met name bepaald door de zakelijke, recreatieve en opleidingsvluchten die gebruik maken van de luchthaven. Om het aantal vluchten in het weekend te beperken, worden middels het tarievenstelsel zakelijke vluchten gestimuleerd om buiten het weekend gebruik te maken van de luchthaven. Opleidingsvluchten worden zoveel als mogelijk buiten het weekend uitgevoerd. Door omstandigheden kan het voorkomen dat er opleidingsvluchten in het weekend plaatsvinden bijvoorbeeld in de situatie van een examenvlucht, waarbij de examiner zelf piloot is en aangewezen is op het weekend voor het afnemen van een examen. Vrijtijdsopleidingen voor een brevet vinden in de regel in het weekend plaats, omdat een

cursist dan niet hoeft te werken. Recreatieve vluchten vinden met name in het weekend plaats. Voor de exploitatie van de luchthaven is de exploitant afhankelijk van deze drie categorieën van vluchten. Met een beperking van het gebruik van de luchthaven is er geen sprake meer van één-op-één omzetting. De kenmerken van de één-op-één omzetting zijn, dat er geen wijzigingen optreden ten opzichte van de reeds vergunde situatie. Gezien de aard van de luchthaven zullen de door inspreker voorgestelde beperkingen tot problemen leiden met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven. Bovendien kan met het huidige gebruik worden voldaan aan de grenswaarden die op grond van de Wet luchtvaart moeten en zijn gesteld. Tevens wordt voldaan aan ons trendvolgend beleid. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat er niet gekozen is voor inperken van de geluidruimte.

Gezien het voorgaande achten wij de door inspreker gewenste beperkingen afwegend tegen de belangen van de luchthaven buitenproportioneel. Het verzoek van inspreker wijzen wij om genoemde redenen af.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (3)

PLATFORM BEHOUD NATUUR EN MILIEU WEST BRABANT (3337193); BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3341330 EN 3339774); DHR P. TIMMERMAN (3338188).

Zienswijze:

Het hanteren van het aanvullende (operationele) maatregelen is gerechtvaardigd. Het Milieu- en Natuurplanbureau geeft aan in haar rapport "Evaluatie Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens" dat de provincies het risico op overlast kunnen verkleinen door aparte regels op te nemen voor het gebruik van het luchtvaartterrein door de kleine burgerluchtvaart. Het rapport stelt dat door het toepassen van een dosismaat (de Lden) voor zowel grote alsmede voor de kleine luchtvaart, het risico ontstaat dat voor de luchthaventerreinen, waar uitsluitend kleine luchtvaart plaatsvindt, de overlast onvoldoende kan worden beheerst. Impliciet verwijst dit rapport hier naar de noodzaak van een evenredige verdeling van vliegverkeer over de dagen en dagdelen gedurende het hele jaar, teneinde met de rekenmethode tot de juiste grenswaarde te komen.

Reactie GS:

Dit probleem wordt door het Rijk onderkend. Dit is aanleiding voor het Rijk om meer aandacht te geven aan operationele maatregelen. Op nationaal niveau worden strengere geluidseisen opgelegd aan vliegtuigen die Nederlandse luchthavens aandoen. Behoudens enkele uitzonderingen, moeten alle in Nederland opererende kleine vliegtuigen (luchtvaartuigen met schroefaandrijving en een startgewicht van maximaal 8618 kg) voldoen aan geluidseisen die strenger zijn dan in ICAO-verband is afgesproken. Deze eis zal worden vastgelegd in een aparte ministeriële regeling. Het luchthavenbesluit bevat al operationele maatregelen. Het nu opnemen van aanvullende operationele maatregelen past niet binnen het uitgangspunt dat het luchthavenbesluit een ambtshalve één-op-één omzetting is van de omzettingsregeling zoals die op 1 oktober 2011 in werking is getreden. Bovendien kan met het huidige gebruik worden voldaan aan de grenswaarden die op grond van de Wet luchtvaart moeten en zijn gesteld. Tevens wordt voldaan aan ons

trendvolgend beleid. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat er niet gekozen is voor inperken van de geluidruimte.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (1)

DHR P. TIMMERMAN (3338188)

Žienswijze:

Ik verzoek u om venstertijden op te nemen voor in het weekend. Een aansluiting bij het Duitse beleid, sluiting na 13.00 uur in het weekend, zou prima passen om de geluidsbelasting in de weekenden terug te dringen. Een uitzondering voor zakelijk en maatschappelijk vliegverkeer is gerechtvaardigd.

Reactie GS:

Het beleid in Duitsland kent geen equivalent voor de grenswaarde voor de geluidbelasting in handhavingpunten. In Duitsland worden om geluidhinder als gevolg van vliegbewegingen te reduceren, daarom voor lawaaïge vliegtuigen, beperkingen gesteld aan bepaalde categorieën van vluchten op bepaalde dagen in een bepaalde tijdsperiode. Het Nederlandse beleid is er op gericht om middels het vastleggen van een grenswaarde voor de geluidsbelasting, geluidhinder te voorkomen. Daarnaast zullen op nationaal niveau strengere geluidseisen worden opgelegd aan vliegtuigen die Nederlandse luchthavens aandoen. Behoudens enkele uitzonderingen, moeten alle in Nederland opererende kleine vliegtuigen (luchtvaartuigen met schroefaandrijving en een startgewicht van maximaal 8618 kg) voldoen aan geluidseisen die strenger zijn dan in ICAO-verband is afgesproken. Deze eis zal worden vastgelegd in een aparte ministeriële regeling, aldus de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel 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). Deze regeling is er overigens nog niet. Voor zover mogelijk zijn er in onderwerpelijk luchthavenbesluit operationele maatregelen opgenomen, zoals de bepaling “tussen 19.00 en 09.00 uur mogen geen circuitvluchten worden uitgevoerd”. Gezien de aard van de luchthaven (afhankelijkheid van vluchten in het weekend) zullen de door inspreker voorgestelde beperkingen tot problemen leiden met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven. De door inspreker gewenste beperking is niet nodig om te kunnen voldoen aan de grenswaarden die op grond van de Wet luchtvaart moeten en zijn gesteld noch om te voldoen aan ons trendvolgend beleid. Gezien het voorgaande achten wij de door inspreker gewenste beperking afwegend tegen de belangen van de luchthaven buitenproportioneel. Het verzoek van inspreker wijzen wij om genoemde redenen af.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

Aantal reacties (1)

DHR P. TIMMERMAN (3338188)

Inspraak reactie:

In het ontwerp luchthavenbesluit zijn geen regels opgenomen voor het te volgen vliegpas, als mede voor het aantal vliegtuigen die zich in het circuit mogen begeven. Door het ontbreken van bovengenoemde regels, is het niet geborgd dat de berekende geluidsbelasting, ook daadwerkelijk wordt gehaald. Ik ben van mening dat onder andere door het afwijken van het vliegpas en doordat er te veel vliegtuigen in het circuit vliegen, de geluidsbelasting op de gevel van onze woning aanzienlijk hoger is dan het berekende waarde in het Lden rapport. Hierbij verzoek ik u om maatregelen te nemen om te borgen dat de geluidsbelasting nimmer de berekende waarde overtreft.

Reactie GS:

Luchtverkeersroutes, start- en landingsprocedures, de wijze waarop circuits moeten worden gevlogen en wachtprocedures betreffen het luchtruim. Deze worden niet bepaald door Provinciale Staten, maar worden door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgelegd in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Voor de handhaving van vliegroutes en circuits is de minister van Infrastructuur en Milieu dus het bevoegde gezag. De Wet luchtvaart staat niet toe dat in het luchthavenbesluit regels hieromtrent worden opgenomen.

De waarde voor de geluidbelasting in de handhavingpunten is een grenswaarde die niet mag worden overschreden. Bij dreigende overschrijding of daadwerkelijke overschrijding zijn GS bevoegd maatregelen te nemen om een eventuele overschrijding te voorkomen en bij daadwerkelijke overschrijding de geluidbelasting te verminderen.

Wijziging verordening:

Geen aanpassing van de verordening

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Alle drie de rechtspersonen hebben vanuit hun entiteit en doelstelling recht en belang bij het indienen

van zienswijzen, Seppe Holding BV als eigenaar van het vliegveld en houdster van de aandelen in haar dochteronderneming Seppe Airport NV en Seppe Airparc BV, Seppe Airport NV als de exploitant van het vliegveld, tevens de vergunninghoudster en Seppe Airparc BV als de ontwikkelaar van Seppe Airparc BV in nauwe samenwerking met Seppe Airport en waarvoor een aanpassing van de begrenzing van het luchtvaartterrein formeel noodzakelijk is.

Reactie GS:

Wij hebben kennis genomen van deze mening. Echter, het indienen van zienswijzen kan door een ieder geschieden, daarvoor is het criterium van belanghebbendheid niet aan de orde. Voor het eventueel instellen van beroep tegen het vastgestelde luchthavenbesluit is het criterium van

belanghebbendheid wel van belang. De beroepsinstantie zal beoordelen of er aan het criterium van belanghebbendheid wordt voldaan.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

De ontwikkeling van Seppe Airparc betekent dat de formele begrenzing van het luchtvaartterrein zoals nu opgenomen is in Bijlage C van het ontwerpbesluit nog moet worden aangepast. In de bijgaande kaart (Bijlage 1.) is de aanpassing van de begrenzing opgenomen zoals die nu volgt uit het ontwerpbestemmingsplan dat in procedure is. Wij verzoeken u hierbij om de begrenzing hiermee alvast in overeenstemming te brengen, althans hierop zodanig te anticiperen dat dan niet opnieuw het Luchthavenbesluit in procedure gebracht behoeft te worden. Dan sluit de begrenzing van het luchtvaartterrein in de Verordening Luchthavenbesluit ook meteen en genoegzaam aan op de aanstaande herziening in de Verordening Ruimte zoals die is beschreven in het bestemmingsplan en medio februari 2013 door Provinciale Staten zal worden vastgesteld.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit is een ambtshalve één-op-één omzetting van de door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vastgestelde en op 1 oktober 2011 in werking getreden Omzettingsregeling. De kenmerken van de één-op-één omzetting zijn, dat er geen wijzigingen optreden ten opzichte van de reeds vergunde situatie. Ook is in dit geval sprake van ambtshalve vaststelling van een luchthavenbesluit. Het nu vergroten van het in bijlage C van het ontwerpbesluit aangegeven luchthavengebied, past hier niet binnen. Zodra het luchthavenbesluit door Provinciale Staten is vastgesteld, kan de exploitant een verzoek tot wijziging van het luchthavengebied indienen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening

2. Ontwerp Verordening luchthavenbesluit Seppe Noord-Brabant

Artikel 5

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Artikel 5, onder 4: "en in het bezit van het Vliegend Museum Seppe" wijzigen in: "ten behoeve van de Stichting Vliegend Museum Seppe. Het museum heeft namelijk geen vliegtuigen in bezit. Deze

fout is per abuis ontstaan bij de verlening van de ontheffing in 2002 voor het gebruik van de grasbaan door vliegtuigen met staartslof. De grasbaan moet - incidenteel - gebruikt kunnen worden door deze vliegtuigen.

Reactie GS:

De intentie van artikel 5, lid 4 van de ontwerpverordening is om het gebruik van de grasbaan te beperken tot incidenteel gebruik door vliegtuigen met een staartslof, welke een relatie hebben met het vliegend museum. Een dergelijk voorschrift is eveneens opgenomen in de vigerende Omzettingsregeling. Nu het museum blijkbaar geen vliegtuigen in bezit heeft, is dit een onjuist voorschrift. Om de mogelijkheid tot incidenteel gebruik toch te consolideren, zal artikel 5, lid 4 worden aangepast in de zin van het voorstel van inspreker.

Wijziging verordening:

Artikel 5, lid 4 wordt aangepast.

Artikel 5

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Artikel 5 onder 5 (moet onder 6 zijn): "*Tussen 19.00 uur en 09.00 uur mogen geen circuitvluchten worden uitgevoerd.* ". Dit kan vervallen omdat het kan worden toegevoegd aan artikel 7.

Reactie GS:

Dit lid is inderdaad onjuist genummerd. Het beoogt een beperking gedurende de openingstijden om hinder vanwege circuitvluchten te voorkomen dan wel te beperken. Het voorstel tot toevoeging aan artikel 7 is voor de hand liggend en wordt overgenomen.

Wijziging verordening:

Het lid van artikel 5 met betrekking tot de circuitvluchten wordt verplaatst naar artikel 7.

Artikel 6

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Seppe Airport en Seppe Airparc moeten constateren dat met de combinatie van artikel 5, het maximum aantal helikopterbewegingen samen met de invoering van de Lden van 58.7 en 58.2 op de handhavingpunten, zoals verwoord in het schema in artikel 6, hoewel dit waarschijnlijk onbedoeld is geweest, wel degelijk afbreuk wordt gedaan aan de thans vergunde situatie. Immers in de huidige situatie is het Seppe Airport toegestaan om 900 helikopterbewegingen te maken (en 30 extra in verband met humanitaire of militaire operationele vluchten), zonder dat daarbij een

geluidsbeperking is opgenomen ten aanzien van enigerlei kwalificatie of categorie. Door de combinatie van artikel 5 en 6 is er echter de facto wel een beperking opgenomen in zwaarte en daardoor wordt Seppe Airport een stukje van de reeds vergunde mogelijke groei onthouden. Dat is in strijd met alle uitgangspunten en nimmer de bedoeling geweest. Seppe Airport wil, kortom, gebruik kunnen blijven maken van de groeiruimte die thans binnen de reeds aan haar vergunde situatie aan haar vergund is, niets meer en niets minder. Seppe Airport zet er op om die ruimte die er nog is te vullen met zakelijke vliegbewegingen, die dus kwalitatief een spin off opleveren niet alleen voor Seppe Airport maar ook voor Seppe Airparc. In die mogelijkheid dreigt zij nu echter beperkt te worden.

Reactie GS:

Dat er geen geluidsbeperking is verbonden aan de helikopterbewegingen is naar onze mening niet juist. In het aanwijzingsbesluit van oktober 1996 is ten aanzien van het helikoptergeluid in paragraaf 4.4 het volgende opgenomen:

“Luchtvaartterrein Seppe wordt thans eveneens gebruikt door hefschroefvliegtuigen. Ook in de toekomst zal het luchtvaartterrein door deze soort vliegtuigen worden gebruikt. De bewegingen met hefschroefvliegtuigen kunnen niet onder de berekeningsmethode van de geluidsbelasting ten gevolge van de kleine luchtvaart worden gebracht en zijn ook in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart niet begrepen. Derhalve zouden tevens de geluidcontouren moeten worden berekend volgens de Ke-methode.

Het resultaat van een dergelijke berekening zou gelet, op het aantal bewegingen met hefschroefvliegtuigen, een 35 Ke geluidscontour opleveren welke binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein zou zijn gelegen. Op grond van artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet heeft dan ook geen vaststelling van de Ke-zone plaats te vinden indien deze geheel binnen de grenzen van het aangewezen luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein de Bkl-geluidzone wordt vastgesteld.

In artikel 6, onder 2, van de aanwijzing van luchtvaartterrein van Seppe is een aantal van 900 bewegingen per jaar met hefschroefvliegtuigen als maximaal toelaatbaar aantal bewegingen vastgelegd. De exploitant dient in overleg met de gebruikers van de van het luchtvaartterrein gebruik makende hefschroefvliegtuigen afspraken te maken, opdat het aantal van maximaal 900 bewegingen per jaar niet wordt overschreden.”

Het voorgaande kan een beperking inhouden. Om dit te verifiëren is in opdracht van de provincie door Adecs een berekening uitgevoerd naar de ligging van de 35 Ke-geluidcontour met als uitgangspunten de zwaarste geluidcategorieën voor helikopters. Dit zijn de categorieën 012 en 014. Uit deze berekening blijkt dat de 35 Ke-geluidcontour ook dan nog juist is gelegen binnen het luchthaventerrein zoals vastgelegd in het aanwijzingsbesluit. Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in boven geciteerde paragraaf. Geconcludeerd wordt dat er sprake is van vergunde geluidruimte. In de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant (PS 10 december 2010) is gekozen voor een trendvolgend beleid voor de luchtvaartontwikkelingen op de Brabantse velden. Dit houdt in dat de 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. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat er niet gekozen is voor inperken van de geluidruimte.

Voor de bepaling van de geluidsbelasting in de handhavingspunten is zal voor de helikopters worden uitgegaan van de twee zwaarste categorieën 012 en 014. Dit leidt tot een grenswaarde voor de geluidsbelasting van 60,9 en 61 dB(A) in de wettelijke handhavingspunten; respectievelijk

HP01 en HP02. Om te voorkomen dat geluidruimte welke niet ‘volgevlogen’ wordt door helikopters, opgevuld wordt met vliegtuigbewegingen en vice versa waardoor de aard van het vliegveld kan veranderen, worden voor de helikopterbewegingen en vliegtuigbewegingen in de wettelijke handhavingspunten afzonderlijke grenswaarden opgenomen. Ambtshalve is in de tabel 1, bij artikel 6, ter verduidelijking van de ligging van een handhavingspunt, het baankopnummer toegevoegd.

Wijziging verordening:

Artikel 6 wordt aangepast.

Artikel 7

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

In artikel 7 zijn onze eerdere opmerkingen op het uitgangspuntendocument niet verwerkt. De eerder gemaakte afspraken tussen de gebruikers van de luchthaven en de omwonenden omtrent de openingstijden zijn hier echter niet geheel juist weergegeven. Wij verzoeken u daarom artikel 7 geheel te wijzigen als volgt:

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 geopend van 08.00 uur tot 20.00 uur op werkdagen en op zondagen tussen 09.00 uur en 20.00 uur binnen de daglichtperiode.
3. Incidenteel kan de havenmeester toestemming verlenen om tussen 20.00 uur en 08.00 uur binnen de daglichtperiode van de luchthaven gebruik te maken.
4. Buiten de daglichtperiode kan van de luchthaven - indien nodig - 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.

Reactie GS:

De voorgestelde wijziging van artikel 7 is een nadere detaillering van de gemaakte afspraken tussen de gebruikers van de luchthaven en omwonenden. De voorgestelde aanpassingen van dit artikel leiden niet tot een uitbreiding van het gebruik van de luchthaven ten opzichte van de vergunde situatie. Het verzoek tot de voorgestelde wijziging kan worden gehonoreerd.

Wijziging verordening:

Artikel 7 wordt aangepast, dit leidt ook tot aanpassing van artikel 1.

3. Toelichting ontwerp Verordening luchthavenbesluit Seppe Noord-Brabant

Algemeen

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV

(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Onder 3.4, 3e regel van onder: "vliegtuigbewegingen " wijzigen in "geluidsbewegingen van vliegtuigen" en tussen "en" en "900" toevoegen "van".

Reactie GS:

De Wet luchtvaart kent het begrip geluidsbewegingen niet. Het begrip vliegtuigbewegingen wordt gebruikt bij het berekenen van geluidbelasting ten gevolge van vliegverkeer. Het tussenvoegen van “van” is bij handhaving van het begrip vliegtuigbewegingen niet aan de orde.

Wijziging verordening:

Geen aanpassing van de toelichting op de verordening.

Artikelsgewijs

Artikel 3

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV

(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Artikel 3: voorlaatste en laatste regel (...) "luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6000 kg" wijzigen als volgt: "gebruikt door vliegtuigen met een startmassa van minder dan 6000 kg en helikopters." Ter toelichting wordt verwezen naar paragraaf 1.2 en het gestelde bij artikel 5 en 6; er is nooit een maximum gewicht voor helikopters gegeven en er landen en stijgen soms zwaardere helikopters.

Reactie GS:

De toelichting heeft betrekking op de baanaanduiding. Het codenummer en de codeletter zijn gerelateerd aan respectievelijk de lengte van de baan en de grootte van de vliegtuigen, Deze ICAO-baancode geeft slechts de feitelijke omstandigheden van de baan weer en is geen norm ten aanzien van het toegestane gebruik. Hierbij is nog aangegeven dat een baan met code 2B, voornamelijk wordt gebruikt door luchtvaartuigen met een startmassa van minder dan 6.000 kg. Er vindt geen uitsluiting plaats van luchtvaartuigen zwaarder dan 6000 kg en bovendien zijn helikopters niet afhankelijk van de lengte van de baan voor het opstijgen en landen. De voorgestelde aanpassing voegt niets toe aan de toelichting.

Wijziging verordening:

Geen aanpassing van de toelichting op de verordening.

Artikel 7

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Zienswijze:

Artikel 7: "lid 2 t/m 4" wijzigen in "lid 2 tot en met 5" en "luchthaven en de omwonenden"
wijzigen in ", de gebruikers van de luchthaven en de omwonenden".

Reactie GS:

Artikel 7 in de verordening wordt aangepast, dus de voorgestelde aanpassing van de toelichting wordt overgenomen.

Wijziging verordening:

Toelichting bij artikel 7 wordt aangepast.

4. Advies Commissie voor regionaal overleg Seppe

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG SEPPE (3374251)

Advies 1:

De commissie geeft aan dat zij in kunnen stemmen met het respecteren van de vergunde rechten uit het omzettingbesluit in het ontwerp-luchthavenbesluit, waarbij het vooral de geluidsruimte betreft.

Reactie GS:

Deze instemming doet ons deugd.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing

Advies 2:

De commissie adviseert om, in verband met de gewijzigde geluidnormering en de nieuwe wijze van handhaven voor geluid, buiten de twee wettelijk verplichte handhavingspunten, extra handhavingspunten in het luchthavenbesluit op te nemen. Hiermee zal een betere bescherming van de omgeving optreden. Tevens adviseert de commissie middels metingen de geluidsbelasting in nader overleg vast te stellen punten te monitoren.

Reactie GS:

Wij kunnen ons voorstellen, dat als gevolg van de gewijzigde geluidnormering en handhavingsmethode het gevoel ontstaat dat het beschermingsniveau voor de omgeving afneemt. Het vaststellen van extra handhavingspunten biedt meer mogelijkheden om de geluidsbelasting in de directe omgeving te monitoren. Bij (dreigende) overschrijding van de grenswaarde voor de

geluidsbelasting kunnen maatregelen worden voorgeschreven. Het beschermingsniveau voor de omwonende in de directe omgeving van de luchthaven zal hiermee toenemen. De vier rekenpunten uit het rapport van Adecs worden als handhavingspunten opgenomen in het luchthavenbesluit. Gedeputeerde staten zijn bevoegd gezag voor de werking, toezicht en handhaving van het luchthavenbesluit. Het monitoren van geluid middels metingen is hierin een ondersteunend instrument. In overleg met de commissie zal een voorstel worden opgesteld voor periodieke geluidmetingen.

Wijziging verordening:

Artikel 6 wordt aangepast, door toevoeging van extra handhavingspunten.

Advies 3:

De commissie adviseert om het Luchthavenbesluit te evalueren en in deze evaluatie de ontwikkelingen met betrekking tot de luchtvaartvloot, met name voor het aspect geluid, mee te nemen.

Reactie GS:

Wij merken op dat gedeputeerde staten op grond van het eerste lid van artikel 8.55 Wet luchtvaart ieder jaar aan provinciale staten verslag uit zullen brengen over de milieuaspecten en indien van toepassing de externe veiligheidsaspecten vanwege het luchthavenluchtverkeer.

De werking van het luchthavenbesluit zal worden geëvalueerd. Wij zullen de commissie nadrukkelijk betrekken bij het opstellen van een plan van aanpak voor de evaluatie. Wellicht zullen wij hierbij aansluiten bij een andere verplichting, namelijk de verplichting op grond van artikel 18 Besluit burgerluchthavens: "Provinciale staten berekenen elke vijf jaar na vaststelling van een luchthavenbesluit de contouren voor het 10⁻⁵- en 10⁻⁶-plaatsgebonden risico op basis van het feitelijke gebruik in het voorafgaande gebruiksjaar, en maken deze berekening openbaar."

Wijziging verordening:

Niet van toepassing

Bijlage bij advies:

Op verzoek van de vertegenwoordigers van omwonenden en de Brabantse Milieufederatie is als bijlage een toelichting op hun instemming met het advies bijgevoegd.

Reactie GS

Deze toelichting nemen wij in het kader van deze procedure voor kennisgeving aan.

5. Uitgangspuntendocument

Aantal reacties (1)

SEPPE AIRPORT NV, SEPPE HOLDING BV en SEPPE AIRPARC BV
(3339263 en 3339740);

Wat betreft het voorgelegde uitgangspuntendocument, dat deel uitmaakt van de gepubliceerde stukken en daarmee duidelijk beoogt te dienen als onderlegger daarvan, heeft Seppe Airport nog opmerkingen.

Reactie GS:

Zoals eerder vermeld, bevat het uitgangspuntendocument informatie die normaliter in een aanvraag om een vergunning wordt opgenomen. Aangezien de Ontwerp Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant voortvloeit uit een wettelijke verplichting voor Provinciale Staten kon er in dit geval geen sprake zijn van een aanvraag. Desalniettemin was het wel gewenst om bepaalde informatie te kunnen delen zonder dat dit zou resulteren in een toelichting op de verordening die te omvangrijk zou worden en informatie zou bevatten die niet persé aan de verordening verbonden zou moeten worden. Het uitgangspuntendocument heeft hierin voorzien tijdens de procedure en haar rol is daarmee beëindigd. Het uitgangspuntendocument zal geen deel uit maken van de verordening noch van de toelichting. Het aanbrengen van wijzigingen in het uitgangspuntendocument heeft derhalve geen toegevoegde waarde.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing