

**Bijlage bij statenvoorstel inzake de Verordening
Luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant,
Gedeputeerde Staten 4 juni 2013**

Nota van inspraak en reactie

Auteur

J.H.M. Wassenberg

Datum

27 mei 2013

Inleiding

Op 4 februari 2013 hebben Gedeputeerde Staten het ontwerp van de “Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant” opgesteld. Dit ontwerp heeft de openbare voorbereidingsprocedure op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht doorlopen.

Het ontwerp is digitaal bekendgemaakt en de betreffende stukken zijn toegezonden aan luchthaven Budel en aan de gemeenten Cranendonck en Weert. De stukken hebben van 11 februari 2013 tot en met 25 maart 2013 voor een ieder ter inzage gelegen op het provinciehuis, in de gemeentehuizen van Cranendonck en Weert en op www.brabant.nl.

In de periode van 11 februari 2013 tot en met 25 maart 2013 hebben in dit kader de volgende stukken ter inzage gelegen:

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

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 Budel 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 Budel (CROBD)

Op 4 februari 2013 hebben wij het ontwerp voor advies voorgelegd aan de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Budel. Deze commissie adviseert over het ontwerp van het luchthavenbesluit op grond van artikel 3, sub e van de Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Budel Noord-Brabant. Het advies van de CROBD treft u bijgaand 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.

De volgende belanghebbenden hebben schriftelijk zienswijzen ingediend:

1. Kempen Airport (d.d. 21 maart 2013) (33811717);
2. Nyrstar (d.d. 22 maart 2013) (3380186);
3. Stichting Dorpsplatform Budel Dorplein, Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein, mw. Kramers, de heren Hermsen, Colon, Hannen, van Breugel en Stibbe (d.d. 25 maart 2013) (3381716);
4. Vliegclub de Kempen (d.d. 25 maart 2013) (3381718);
5. Brabantse Milieufederatie (25 maart 2013) (3382830).

Advies is ontvangen van:

1. de Commissie Regionaal Overleg budel (d.d. 5 april 2013) (3395641).

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

Doelgroep/instantie	aantal
Gemeenten	0 (zienswijze)
(Cranendonck en Weert)	
Belangenorganisaties	6 (zienswijze)
(St. Dorpsplatform B-D, St. Indus.&Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein, Vliegclub de Kempen, AOPA, KNVvL, BMF)	
Particulieren	6 (zienswijze)
(mw. Kramers, de heren Hermsen, Colon, Hannen, van Breugel en Stibbe)	
Bedrijven	2 (zienswijze)
(Kempen Airport en Nyrstar)	
Overigen	1 (advies)
(Commissie Regionaal Overleg Budel (CROBD))	

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.

Inhoud

1	Algemeen	6
2	Verordening luchthavenbesluit Budel	21
	Artikel 3	21
	Artikel 6	21
	Paragraaf 4 slotbepalingen	22
	Bijlage D	22
	Bijlage E	22
3	Toelichting Verordening luchthavenbesluit Budel	26
4	Advies Commissie Regionaal Overleg Budel	29
5	MER-beoordeling en Passende beoordeling	37
6	Uitgangspuntendocument	40
7	Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid	41

1 Algemeen

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Beide stichtingen hebben doelstellingen die in het geding zijn bij onderhavig luchthavenbesluit. De respectieve besturen zijn gemachtigd de zienswijze in te dienen. Genoemde omwonenden ondervinden direct hinder van de gevolgen van het voorgenomen luchthavenbesluit en zijn ook belanghebbend.

Reactie GS:

Wij hebben kennis genomen van deze mening. Echter, het indienen van zienswijzen kan door eenieder geschieden, daarvoor is het criterium van belanghebbende niet relevant. Voor het eventueel instellen van beroep tegen het vastgestelde luchthavenbesluit is het criterium van belanghebbende wel van belang. De beroepsinstantie zal beoordelen of er aan het criterium van belanghebbende wordt voldaan.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

In het kader van het aangehaalde citaat uit de Luchtvaartnotitie Provincie Noord/Brabant december 2010 (2.8) past ook het opnemen van de tijdelijkheid van de aan- en uitvliegroute voor klein vliegverkeer en de circuitwijziging, het actief bevorderen van de start- en landingsbaanverlegging en een handhaving gebaseerd op hinder. Verzocht wordt om van de gestelde beleidsvrijheid gebruik te maken.

Reactie GS:

Het aangehaalde citaat heeft weliswaar betrekking op de beleidsvrije ruimte van de provincie maar heeft geen betrekking op de aspecten die reclamanten noemen. Het luchthavenbesluit kan geen routes vastleggen omdat wettelijk is bepaald dat dit een bevoegdheid is van de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M). Routes en circuitgebieden vinden hun grondslag in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. De routes worden vastgesteld in de Regeling luchtverkeersdienstverlening en daarna gepubliceerd in de AIP¹. Deze AIP is de luchtvaartgids ten behoeve van alle luchtvaardenden.

¹ AIP: Aeronautical Information Publication

Toekomstige plannen, zoals een verlenging of verlegging van de start- en landingsbaan kunnen nu niet worden meegenomen in het Luchthavenbesluit omdat realisering van deze plannen nog te onzeker is. De plannen betreffen een verlenging van de start- en landingsbaan in noordoostelijke richting. Daartoe wordt binnenkort een haalbaarheidsonderzoek opgestart. Daarna zullen zeker nog een aantal jaren nodig zijn voor grondverwerving, ontwerpfase, wijziging Verordening ruimte, bestemmingsplan-wijziging, milieueffectrapportage, natuurcompensatie, etc. Zeker is dat dit traject niet vóór 01-11-2014 kan zijn afgerond. Wettelijk is bepaald dat in ieder geval vóór 1 november 2014 Provinciale Staten het Luchthavenbesluit moeten hebben vastgesteld. Geconcludeerd is dat de geschetste toekomstige ontwikkelingen nu nog onvoldoende concreet zijn om rekening mee te houden bij het thans aan de orde zijnde luchthavenbesluit. Indien deze ontwikkelingen in de toekomst voldoende concreet worden, kan de exploitant een aanvraag indienen tot wijziging van het luchthavenbesluit.

Het luchthavenbesluit kan ook geen bepalingen omtrent handhaving bevatten omdat deze handhaving al is geregeld in de Regeling burgerluchthavens.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

Žienswijze:

Vooroverleg met Kempen Airport over de ontwerp verordening heeft niet plaatsgevonden en ondanks het feit dat nog tot november 2014 de tijd bestaat om zorgvuldig zaken te verwerken in dit besluit, is door uw college besloten om dit haastig en vroegtijdig in procedure te brengen.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit vloeit voort uit de verplichting op grond van artikel XIII van de wet van 18 december 2008 tot wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) om de vigerende omzettingsregeling voor 1 november 2014 om te zetten in een luchthavenbesluit. De einddatum voor deze wettelijke verplichting lijkt weliswaar ver weg, maar een dergelijke procedure neemt veel tijd in beslag. Dat is ook de reden dat Provinciale Staten het voldoen aan deze verplichting als een speerpunt hebben benoemd. De mening van exploitant dat de zorgvuldigheid hiermee in het geding kan komen, delen wij niet.

Er is geen wettelijke bepaling aan te wijzen welke ons verplicht om vooroverleg over het ontwerp van de verordening te voeren. Dit neemt niet weg dat wij dat in de meeste gevallen doen. In deze situatie is er echter sprake van een omzetting van de vigerende omzettingsregeling in een luchthavenbesluit. Behoudens wijzigingen die door de wet worden veroorzaakt kent onderwerpelijke verordening geen wijzigingen ten opzichte van de vigerende omzettingsregeling. Het voorgaande neemt niet weg dat er toch een vorm van vooroverleg heeft plaatsgevonden met de exploitant. Dit blijkt onder andere uit het rekening houden met een eventueel nieuwe route in de berekeningen ten behoeve van geluid en externe veiligheid. Het rekening houden met een eventuele nieuwe route is immers niet verplicht want om te voldoen aan voornoemde wettelijke

verplichting kan er worden uitgegaan van de vigerende AIP-route. Om toch inzicht te verkrijgen in de gevolgen van een nieuwe route voor het onderwerpelijke luchthavenbesluit zijn ook met de eventuele nieuwe route berekeningen ten behoeve van geluid en externe veiligheid uitgevoerd. Dit om te bezien of een nieuwe route gevolgen zou hebben voor de normering als opgenomen in onderwerpeijk luchthavenbesluit. Het concept Uitgangspuntendocument is overigens in oktober 2012 aan de Kempen Airport gezonden.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

Zienswijze:

De procedure dient opgeschort te worden om een meer oplossingsgerichte en duurzame visie te verwerken in een nieuwe verordening. Gezien recente ontwikkelingen bij gemeente en provincie om op korte termijn een haalbaarheidsonderzoek “verplaatsing banenstelsel” op te starten met daaraan verbonden omgevingsoplossingen is het van belang de uitkomsten hiervan te verwerken in het luchthavenbesluit (LHB). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft recent nog gewaarschuwd voor onzorgvuldige en onomkeerbare beslissingen in het dossier DIC en alle betrokken partijen.

Reactie GS:

Het voorliggende luchthavenbesluit leidt niet tot onzorgvuldige en onomkeerbare beslissingen in het dossier DIC. Het luchthavenbesluit sluit aan bij de vigerende omzettingsregeling. Slechts als gevolg van een andere geluideenheid (L_{den} i.p.v. geluidbelasting kleine luchtvaart, Bkl) en het nu verplicht vastleggen van externe veiligheidscontouren, treden er wijzigingen op in bijvoorbeeld het beperkingengebied dat hierdoor kleiner wordt dan in de omzettingsregeling.

De ontwikkeling van het DIC staat los van het voorliggende luchthavenbesluit.

Het luchthavenbesluit vloeit voort uit de verplichting op grond van artikel XIII van de wet van 18 december 2008 tot wijziging van de Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) om de vigerende omzettingsregeling om te zetten in een luchthavenbesluit. Bij deze ambtshalve omzetting kunnen geen wijzigingen in het luchthavengebied zoals baanverlenging en of baanverlegging worden meegenomen. Daartoe zal de exploitant te zijner tijd een aanvraag in moeten dienen tot wijziging van het luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

VLIEGCLUB DE KEMPEN MEDE NAMENS AOPA EN KNvVL (3381718)

Zienswijze:

Het ontwerp luchthavenbesluit dient, ingevolge artikel 8.43 Wet luchtvaart, ook bepalingen te bevatten omtrent het luchthavenluchtverkeer. Artikel 8.44 Wet luchtvaart stelt dat het luchthavenbesluit dient in te gaan op de vliegveiligheid, maar dit ontbreekt.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit bevat bepalingen omtrent het luchthavenluchtverkeer en de vliegveiligheid. In artikel 5 respectievelijk artikel 12 worden deze aspecten geregeld.

Voor wat betreft het luchthavenverkeer is het luchthavenbesluit niet het instrument om verdergaand dan in artikel 5 is vastgelegd, te regelen. Het type luchthaven en het daarmee verband houdende gebruik (bv. baancode) is een zaak van het ministerie van I&M.

Wij zijn verplicht om de wettelijk bepaalde beperkingen(gebieden) in verband met de vliegveiligheid op te nemen in het luchthavenbesluit. Dit hebben wij gedaan in artikel 12 van het luchthavenbesluit. Verdere aspecten ten aanzien van vliegveiligheid behoren tot de bevoegdheid van de minister van I&M.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

VLIEGCLUB DE KEMPEN MEDE NAMENS AOPA EN KNvVL (3381718)

Zienswijze:

Het luchthavenbesluit zou ten minste in dienen te gaan op de consequenties voor vliegveiligheid van de mogelijke toekomstige industrie (DIC), die binnen het circuitgebied van EHBD gebouwd kan gaan worden. Daarbij dient minimaal het volgende te worden beschouwd: het maken van een veilige noodlanding net na de start (EFATO) en in het circuitgebied, separatie van vliegtuigen met verschillende vliegsnelheden waardoor de gepubliceerde routes niet kunnen worden gevolgd, weersomstandigheden en turbulenties, obstakels, schoorstenen, bebouwing en hoogspanning. Specifiek voor de vliegroutes in het normale circuit het vliegen over de zinkfabriek Nyrstar en vliegen vlakbij de bebouwing van Budel Dorplein, aangemerkt als 'Area to be avoided'. Voor de vliegroutes in het MLA circuit de uitvliegroutes over Nyrstar terrein. Separatie (visueel) tussen het in pandig MLA circuit en het normale circuit op final.

Reactie GS:

De ontwikkeling van het DIC staat los van het voorliggende luchthavenbesluit.

Luchtverkeersroutes, start- en landingsprocedures, 'Area to be avoided', 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 I&M vastgelegd in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Voor de handhaving van vliegroutes en vliegcircuits is de minister van I&M dus het bevoegde gezag. De Wet luchtvaart staat niet toe dat in het luchthavenbesluit regels hieromtrent worden opgenomen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

VLIEGCLUB DE KEMPEN MEDE NAMENS AOPA EN KNvVL (3381718)

Zienswijze:

Het ontwerp luchthavenbesluit is geen 1 op 1 omzetting. Er is uitgegaan van berekeningen voor externe veiligheid en geluid voor de nieuwe situatie met het DIC. Echter, er worden tegelijkertijd aanpassingen gedaan aan aantal vliegbewegingen, nieuwe wijze van berekenen van geluid middels L_{den} -methode, vlootsamenstelling, etc.. De gebruikte invoer van de berekeningsmodellen is niet correct, dit geldt onder meer voor de vlootsamenstelling en de vliegprocedures.

Reactie GS:

Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting zal zijn van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, welke op 1 april 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. Wel is als gevolg van de nieuwe regelgeving het nieuwe aspect 'externe veiligheid' toegevoegd, wordt geluid berekend met de L_{den} -berekeningsmethode, is helikopterverkeer in de nieuwe situatie verplicht meegenomen in de wettelijke rekenmethode en tenslotte was er de wettelijke verplichting om ook het MLA²-verkeer mee te nemen in de geluidbelasting.

Zoals in het uitgangspuntendocument is aangegeven, is voor de VFR³ aan- en uitvliegroute in de Omzettingsregeling luchthaven Budel uitgegaan van de vigerende AIP-route. Deze route is echter anders dan een nieuwe gewenste route want de vliegroute conform de AIP/Omzetting ligt verder van Budel-Dorplein en dichterbij de luchthaven dan de voorgestelde route.

In het najaar 2011 heeft de exploitant een verzoek bij het ministerie van I&M ingediend om de route te wijzigen. In september 2012 heeft over de voorgestelde route een gesprek plaatsgevonden tussen exploitant, provincie, omwonenden en het ministerie.

Met genoemde partijen is de zogenaamde "Dam-route" overeengekomen. De exploitant en omwonenden hebben hierbij de kanttekening geplaatst dat de lange termijn oplossing (verlegging / verlenging van de baan in noordelijke richting) de beste optie is. Daartoe zal de exploitant te zijner tijd een aanvraag in moeten dienen tot wijziging van het luchthavenbesluit.

Om te bezien of de nieuwe gewenste route eventueel gevolgen zou hebben voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting in de nabije toekomst hebben wij hiernaar onderzoek laten uitvoeren. Door Adecs Airinfra is onderzocht of de voorgestelde route in combinatie met een actualisering van de invoergegevens ten opzichte van de Omzettingsregeling luchthaven Budel (die gebruik maakte van de invoergegevens in het aanwijzingsbesluit uit 1996) voldaan kan worden aan het gestelde in de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant. Dit is het geval. Uit het onderzoek van 10 januari 2013 is gebleken dat na actualisering/updates van de geluidbrongegevens (geluidscategorieën) van de vliegtuigen (scenario 2), voldaan kan worden aan het gestelde uitgangspunt: handhaving vergunde situatie (scenario 1). Daarbij is het uitgangspunt het aantal vliegbewegingen van 111.900 op jaarbasis (klein- en groot luchtvaartverkeer plus helikopterbewegingen) ongewijzigd gebleven. Actueel is ca. 80.000 vliegbewegingen per jaar.

² MLA: Micro Licht Aircraft

³ VFR: Visual Flight Rules

De voorgenomen wijziging van de vliegroute heeft dus geen gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven.

Het voorgaande laat onverlet dat er geen routes in het luchthavenbesluit worden opgenomen omdat de Wet luchtvaart dit niet toestaat. Zowel met de voorgestelde “Dam-route” als met de vigerende AIP-route kan worden voldaan aan gestelde grenswaarden.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

Vliegclub de Kempen Mede Namens AOPA en KNvVL (3381718); Stichting Dorpsplatform Budel Dorplein, Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein, R. Hermsen, J. Hannen, A. Colon, P. van Breugel, S. Kramers en C. Stibbe (3381716)

Zienswijze:

Er is geen advies gevraagd aan de CROBD over het ontwerp luchthavenbesluit voor de ter inzage legging. De CROBD dient om advies te worden gevraagd voordat de informatie publiekelijk wordt. Geadviseerd wordt om de procedure nu op te schorten, de onvolledige informatie met zorgvuldigheid te vergaren en aan te vullen en vervolgens een nieuwe procedure ter inzage legging van het luchthavenbesluit te starten.

Reactie GS:

Aan de CROBD is om advies gevraagd op 04 februari 2013. Deze datum was dus al voor de start van de ter inzage legging op 11 februari 2013. De ter inzage legging bedroeg een termijn van 6 weken. In de Wet luchtvaart en diens onderliggende regelgeving noch in artikel 3 van de Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Budel Noord-Brabant is een bepaling aan te wijzen op grond waarvan om advies van de commissie moet worden gevraagd voordat de ter inzage legging start. Het stadium voor de adviesaanvraag (ontwerp luchthavenbesluit) is algemeen gangbaar. Samen met de ingekomen zienswijzen vormt het advies de input voor het definitieve luchthavenbesluit. Voor het volgen van het advies van reclamant om de stukken opnieuw ter inzage te leggen zien wij geen redenen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

Vliegclub de Kempen Mede Namens AOPA en KNvVL (3381718); Stichting Dorpsplatform Budel Dorplein, Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein, R. Hermsen, J. Hannen, A. Colon, P. van Breugel, S. Kramers en C. Stibbe (3381716)

Zienswijze:

Gezien de significante verbeteringen voor zowel geluid, externe veiligheid maar belangrijker nog de vliegveiligheid, wordt geadviseerd om de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar de baanverlegging c.q. baanverlenging naar het noordoosten onderdeel te laten zijn van de

besluitvorming omtrent het luchthavenbesluit. Om dit scenario te realiseren zou onder meer een hoogspanningsleiding ondergronds gelegd of verplaatst moeten worden en dient een oplossing voor een weg te worden gevonden. Dit haalbaarheidsonderzoek kan binnen enkele maanden worden voltooid zodat er voldoende tijd is om de procedure te herstarten.

Reactie GS:

De eventuele toekomstige baanverlenging en of baanverlegging kunnen in deze procedure nu niet aan de orde zijn. Indien hiervan sprake is, zullen er veel meer onderzoeken moeten worden uitgevoerd dan alleen maar een haalbaarheidsstudie. Daarbij moet gedacht worden aan: een ruimtelijke plan/visie, wijziging Verordening Ruimte door PS, Milieueffectenrapportage (MER), natuurcompensatieplan, Natuurbeschermingswet vergunning, wijziging Bestemmingsplan, Wabo-vergunning (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). In de Wet luchtvaart is bepaald dat de Provincie Noord-Brabant vóór 1 november 2014 het luchthavenbesluit voor Budel moet hebben vastgesteld. Het doorlopen van genoemde procedures zal niet vóór deze datum voltooid kunnen zijn. Bovendien betreft onze procedure een ambtshalve vast te stellen luchthavenbesluit. De door reclamant geschetste wijzigingen met betrekking tot de start- en landingsbaan kunnen hierin niet worden meegenomen; daartoe zal de exploitant te zijner tijd een aanvraag om wijziging van het luchthavenbesluit moeten indienen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (3382830)

Zienswijze:

Wij maken een voorbehoud betreffende de geopperde baanverlenging en of baanverlegging, als middel om de hinder voor Dorplein terug te brengen tot het niveau van voor de overgang van de oude (AIP tot september 2009, vliegwijze tot november 2010) naar de nieuwe situatie. Dorplein meldt in de nieuwe situatie aanmerkelijk meer hinder te ondervinden. De mogelijk negatieve effecten van baanverlenging en of baanverlegging op natuur en landschapswaarden nopen tot uiterste voorzichtigheid. Wij hechten er aan dat er andere oplossingen worden onderzocht en overwogen om de hinder voor Dorplein te beperken tot maximaal het niveau in de oude situatie.

Reactie GS:

De eventuele toekomstige baanverlenging en of baanverlegging is in deze procedure niet aan de orde.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze

De verordening is beknopt. Deze is bij vaststelling bindend. Ten grondslag aan de verordening liggen de ‘toelichting’ en de ‘uitgangspunten’. De juridische status daarvan is niet duidelijk. Zijn deze bindend of niet bindend?

Ook de juridische status van de rapporten en stukken waarnaar wordt verwezen, is niet duidelijk. Zijn deze bindend of niet bindend?

Reactie GS:

Alleen de verordening is juridisch bindend.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze

Het voorliggende luchthavenbesluit blijkt meer te zijn dan het vertalen van een omzettingsbesluit. Het vliegcircuit en de belangrijkste vliegroute wordt gewijzigd. De rekenmodellen en de uitgangswaarden zijn veranderd waardoor er meer ruimte ontstaat voor de vliegerij.

Reactie GS:

Het luchthavenbesluit is een één-op-één omzetting van de vigerende Omzettingsregeling. Het vliegcircuit en de vliegroutes worden niet vastgelegd met het luchthavenbesluit. De gevolgen van deze vliegbewegingen (in circuit en op vliegroute) op de grond, in casu geluid en externe veiligheid, zijn wel vastgelegd in het luchthavenbesluit. De rekenmodellen/berekeningen zijn overeenkomstig de wettelijk voorgeschreven methoden uitgevoerd. Ten opzichte van de vigerende Omzettingsregeling ontstaat er niet meer ruimte voor vliegbewegingen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze

In de Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant december 2010 staat “Voor alle duidelijkheid; onze bevoegdheid betreft het landen en opstijgen van die velden en de vliegbewegingen die daarmee te maken hebben”. De minister moet aan de provincie goedkeuring geven op de aan- en uitvliegroutes, hetgeen impliceert dat anderen de aan- en uitvliegroutes en het circuit vaststellen (provincie?). De provincie stelt ook daarwerkkelijk de routing voor (zie bijlage D uitgangsdokument, behorende bij ontwerp luchthavenbesluit). Hoewel de aan- en uitvliegroutes

bepalend zijn voor de leefbaarheid en gezondheid (geluidhinder en veiligheidsrisico) vormen deze geen onderdeel van het luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit ziet op de gevolgen van het vliegen. De routes moeten deel uitmaken van de verordening. Het is, populair gesteld, niet voorgeschreven maar ook niet verboden.

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 I&M vastgelegd in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Het is dus verboden om routes en circuits in een luchthavenbesluit vast te leggen omdat andere hogere regelgeving hierin al voorziet.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze

Het luchthavenbesluit gaat uit van een nieuwe andere situatie met betrekking tot het “area to be avoided”-gebied. Uit het voorstel AIP (bijlage D uitgangspunten) blijkt dat dit gebied met ca. 35% is verkleind. Het is niet juist en niet wenselijk om een overgangssituatie waarin een voortzetting van een bestaande AIP-situatie wordt nagestreefd, te gebruiken om veranderingen te realiseren. Verzocht wordt om het huidige Area to be avoided gebied (AIP kaart 24-02009, bijlage 1) te handhaven.

Reactie GS:

Het Uitgangsdokument maakt geen deel uit van de verordening maar is het stuk waarin de uitgangspunten zijn vermeld die ten grondslag liggen aan de verordening. De in het uitgangspuntendokument opgenomen concept AIP-kaart heeft te maken met de besproken VFR-route en dient slechts als illustratie dat ook met deze voorgestelde vliegroute de geluidwaarden in Budel Dorplein niet de vergunde waarden hoeven te overschrijden.

Ten aanzien van het verzoek van reclamant merken wij op dat Provinciale Staten geen bevoegdheden hebben met betrekking tot (de omvang van) de ‘Area to be avoided’.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Reden om een nieuwe vliegroute (DAM-route) in het ontwerp luchthavenbesluit op te nemen is de vliegveiligheidssituatie indien het braakliggende industrieterrein ten noorden en ten westen van Nyrstar bebouwd wordt (DIC). Het betreft hier een toekomstige ontwikkeling welke niet zeker is. Toch wordt in het ontwerp luchthavenbesluit hierop vooruit gelopen. Het luchthavenbesluit dient het omzettingsbesluit te volgen. Indien daarvan wordt afgeweken dient de situatie voor de omwonenden niet te verslechteren. Dat is in het voorliggende luchthavenbesluit wel het geval.

Reactie GS:

In een luchthavenbesluit worden geen routes opgenomen omdat deze het luchtruim betreffen. Deze worden niet bepaald door Provinciale Staten, maar worden door de minister van I&M vastgelegd in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Met de route is gerekend om te bezien of er voldaan kan worden aan de grenswaarden voor de geluidbelasting die in het luchthavenbesluit moeten worden opgenomen.

Zoals al eerder aangegeven lag er een verzoek van de exploitant om de vliegroute te wijzigen. Hierover is ons ambtelijk advies gevraagd vanuit het ministerie van I&M. Om inzicht te verkrijgen of een nieuwe route gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven zou hebben, is er door ons een onderzoek verricht. Met de voorgestelde nieuwe vliegroute kan worden voldaan aan gestelde grenswaarden conform de vergunde omzettingssituatie. De situatie voor omwonenden verslechtert niet door het luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

De DAM-route was slechts een acceptabele tijdelijke oplossing in afwachting van een definitieve oplossing in de vorm van het verleggen van de start/landingsbaan in noordelijke richting met 550 hetzij 900 meter. Het past niet om dit compromis van een tijdelijke route als alternatief te presenteren zonder deze tijdelijkheid nadrukkelijk te noemen en als uitgangspunt op te nemen. De tijdelijkheid van de DAM-vliegroute voor klein vliegverkeer en de aanpassing van het circuit dient expliciet vastgelegd te worden in het luchthavenbesluit.

Reactie GS:

In een luchthavenbesluit worden geen routes noch circuits opgenomen omdat deze het luchtruim betreffen. Deze worden niet bepaald door Provinciale Staten, maar worden door de minister van I&M vastgelegd in ministeriële regelingen op grond van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Vliegcircuitsgebied, vliegroutes, waaronder de zogeheten Dam-vliegroute, kunnen dus niet worden vastgelegd in het luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Het lijkt dat het steeds voorgehouden aantal van maximaal 110.000 bewegingen verlaten is en dat het nieuwe maximum 139.900 is (zie tabel in Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport 10 januari 2013, kenmerk pnb 121017). Dit is een toename van meer dan 27%. Er is geen sprake van voorzetting van de vergunde situatie. De grenswaarden moeten gebaseerd zijn op 110.000 vliegbewegingen totaal en niet op 139.900.

Reactie GS:

Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting zal zijn van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, welke op 1 april 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. Wel is als gevolg van de nieuwe regelgeving het nieuwe aspect 'externe veiligheid' toegevoegd, wordt geluid berekend met de L_{den} -methode, is helikopterverkeer in de nieuwe situatie verplicht meegenomen in de wettelijke L_{den} -rekenmethode en tenslotte was er de wettelijke verplichting om ook het MLA-verkeer (Micro Light Aircraft) mee te nemen in de geluidbelasting. Het aantal van 110.000 vliegbewegingen is niet verlaten, maar de nieuwe wetgeving heeft ertoe geleid dat ook het helikopterverkeer en het MLA-verkeer expliciet moet worden meegenomen in de berekeningen. Dit was voorheen niet het geval waardoor het lijkt of er sprake is van een toename in vliegbewegingen, maar deze vliegbewegingen waren/zijn er dus al.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Het opheffen van de beperking van het aantal vliegbewegingen per categorie heeft tot gevolg dat er één geluidruimtepot is voor klein vliegverkeer, groot vliegverkeer en helikopterverkeer alsmede MLA. Verschuivingen in gebruik binnen de ruimte zijn mogelijk. Baud gesteld kan de geluidruimte worden vol gevlogen met uitsluitend helikopters. Dat maakt de toename van hinder mogelijk.

Reactie GS:

De handhavingspunten HH03R en HH21L liggen aan de kopse kanten van de onverharde start- en landingsbaan. Deze baan wordt gebruikt door de MLA's en daarmee hebben de MLA's eigen grenswaarden waaraan voldaan moet worden.

Het helikopterverkeer is in de Omzettingsregeling vervat in de Ke (Kosteneenheden)-geluidbelasting. Volgens de Regeling burgerluchthavens dienen de helikopters niet meer in de Ke-geluidnorm te worden uitgedrukt maar opgenomen in de L_{den}-geluidbelasting. In de geluidgrenswaarden van alle handhavingspunten zijn de helikopters dus vervat. Om te voorkomen dat de geluidruimte wordt “volgevlogen” met uitsluitend helikopters waardoor het karakter van de luchthaven zou kunnen veranderen, zijn voor de helikopters afzonderlijke grenswaarden opgenomen in de wettelijke handhavingspunten HH03 en HH21.

Wijziging verordening:

Aan artikel zes is een derde lid toegevoegd waarin de geluidgrenswaarden voor de helikopters afzonderlijk zijn vastgelegd voor de handhavingspunten HH03 en HH21.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Er zijn wettelijke regels voor het berekenen van geluidswaarden. Echter, deze geven alleen een vergelijkingsmogelijkheid en een handhavingsmogelijkheid. De getallen geven geen enkele indicatie van de daadwerkelijk ervaren hinder. De hinder wordt in het luchthavenbesluit niet als criterium gehanteerd. Dat zou wel moeten.

Reactie GS:

De geluidbelastingen zijn bepaald conform de wettelijke voorschriften. Hierin wordt uitgegaan van geluidberekeningen. Voor de daadwerkelijk ervaren hinder zijn er geen objectieve criteria welke gehanteerd kunnen worden in plaats van of in aanvulling op geluidberekeningen. Ervaren hinder is subjectief want deze verschilt per persoon. Zoals reclamant zelf al aangeeft bieden berekeningen de objectieve mogelijkheid om te bezien of er aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Wij brengen u in herinnering de notitie luchtvaart van de provincie van december 2010: “*De beleidsvrije ruimte van de provincie is met name gelegen in het bevorderen en verbeteren van de duurzaamheid en een leefbare omgeving. Dit kan onder andere beïnvloed worden door een ruimtelijk beleid waarbij aandacht is voor het houden van voldoende afstand tot luchtvaartactiviteiten, het stellen van beschermende maatregelen op het gebied van natuur en landschap en het stellen van maatregelen aan het gebruik van het luchthaventerrein*”. Naast de wettelijke

minimum vereisten voor de verordening staat niet het opnemen van verdere criteria in het luchthavenbesluit in de weg.

Reactie GS:

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 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 Budel 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. Daarnaast is de 10⁻⁶-plaatsgebondenrisicocontour mede bepalend voor de omvang van het beperkingengebied. Aangezien er wordt voldaan aan de provinciale Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant is er geen aanleiding om de door reclamant gewenste extra vereisten op te nemen in onderwerpelijk luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Het blijft onverklaarbaar dat de verstrekte geluidscontouren in het rapport van Adec laten zien dat de 48 dB(A) L_{den} -contour om de woonkern krult (scenario 1) en in scenario 2 zelfs minder is dan voorheen toen men ten noorden van het fabriekscomplex van Nyrstar vloog. Indien men er vanuit zou gaan dat de berekeningen juist zouden zijn, zou men vrijwel geen vliegtuigen meer horen. Dat laatste is het geval.

Reactie GS:

Dat de 48 dB(A) L_{den} -contour in scenario 2 minder ver reikt dan dezelfde contour van scenario 1 is begrijpelijk want scenario 2 is gemaakt om te bezien of met geactualiseerde (stillere) brongegevens voldaan kan worden aan het provinciaal beleid (geen toename van de vergunde geluidbelasting) waarbij toch de “Dam-route” kan worden aangehouden. Bij de grenswaarden in de handhavingpunten is het uitgangspunt dus de vergunde situatie. Het waarnemen van vliegtuigen/horen van vliegtuigen is hiermee niet direct te vergelijken.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Het is merkwaardig dat de geluidscontour 47 Bkl uit het omzettingsbesluit aanzienlijk afwijkt van 48 dB(A) L_{den} omzettingscontour (fig 3) van het berekeningsrapport geluid en externe veiligheid van Adecs (pnb 121017) Een verklaring is vooralsnog niet gevonden.

Reactie GS:

Dat de 47 bkl-geluidcontour aanzienlijk afwijkt van de 48 L_{den}-contour komt door de wijziging in geluidnormen (van bkl naar L_{den}) en de daarbij gehanteerde wettelijke rekenmethode.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Verwacht mag worden dat in het luchthavenbesluit een calamiteitenplan is opgenomen, want de calamiteitenplannen van de luchthaven en Nyrstar zien niet op Dorplein.

Reactie GS:

Het calamiteitenplan van de luchthaven zal voorgeschreven zijn in de milieuvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De Wet luchtvaart biedt niet de mogelijkheid een calamiteitenplan voor te schrijven.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

De handhavingsregels binnen de genoemde wetgeving zijn o.i. niet adequaat. Het luchthavenbesluit dan wel toelichting dienen aan te geven hoe de concrete handhaving effectief plaatsvindt. Dat houdt tevens in de wijze van meten en waarderen alsook maatregelen en sancties.

De genereuze geluidruimte sluit het moeten toepassen van concrete sancties uit. Ook dient een klachtenregeling deel uit te maken van het luchthavenbesluit.

Reactie GS:

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. 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. Hoe de handhaving concreet plaatsvindt, de wijze van meten en waarderen alsook maatregelen en sancties alsmede een klachtenregeling 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.

2 Verordening luchthavenbesluit Budel

Artikel 3

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

Zienswijze:

In artikel 3, lid 1 onder b dient de tekst als volgt te worden aangepast: "*Onverharde start- en landingsbaan heeft een lengte van 660 meter*".

Reactie GS:

De lengte van de onverharde start- en landingsbaan is overgenomen uit de vigerende omzettingsregeling, namelijk 850 meter. Ook de Aanwijzing van 1996 ging uit van een onverharde start- en landingsbaan van 850 meter. In de meer recentere AIP Netherlands, Aerodrome Chart, d.d. 07 feb. 2013, is een baanlengte en baanbreedte van de onverharde start- en landingsbaan aangegeven van 600 x 30 m.

Wij hebben de lengte van de onverharde start- en landingsbaan in overeenstemming gebracht met de afmetingen conform de AIP Netherlands.

Wijziging verordening:

In de verordening is de lengte van de onverharde start- en landingsbaan in overeenstemming gebracht met de afmetingen conform de AIP Netherlands, zijnde 600 x 30 m.

Artikel 6

Aantal reacties (1)

NYRSTAR BUDEL B.V. (3380186)

Zienswijze:

Onder artikel 6 zijn in tabel 1 grenswaarden opgenomen ten aanzien van de geluidsbelasting. Deze grenswaarden zijn o.a. gebaseerd op een voorgesteld AIP. Voorstellen voor een nieuwe AIP dienen door de minister te worden vastgesteld. Een luchthavenbesluit dient op basis van een actueel en vigerend AIP opgesteld te worden en de handhavingspunten moeten hiervan de resultante zijn. Wij verzoeken u de berekeningen op een actueel AIP af te stemmen.

Reactie GS:

De grenswaarden in tabel 1 van artikel 6 zijn berekend op basis van de Omzettingsregeling. De geluidbelasting in de handhavingspunten gaat hier ook van uit. Dat voor de inputgegevens een vliegroute overeenkomstig de voorgestelde "Dam-route" is gebruikt, doet hier niets aan af.

Aangetoond is dat de voorgestelde "Dam-route" gebruikt kan worden zonder dat de vergunde geluidbelasting in Budel-Dorplein toeneemt. Hiermee is voldaan aan het uitgangspunt van de beleidsnota luchtvaart; geen toename van de vergunde geluidbelasting.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Paragraaf 4 slotbepalingen

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

Zienswijze:

Paragraaf 4 slotbepalingen heeft een foute nummering, 4 moet 6 zijn. De bijbehorende artikelen dienen ook een passende nummering te krijgen.

Reactie GS:

Dit is een juiste constatering. De nummering zal worden aangepast.

Wijziging verordening:

Het nummer in “Paragraaf 4 slotbepalingen” alsmede de nummers van artikelen in deze paragraaf worden aangepast.

Bijlage D

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT(3381717)

Zienswijze:

Het figuur in deze bijlage dient te worden aangepast aan de actuele MLA-procedures en circuitgebied.

Reactie GS:

De kaart van het beperkingengebied, bijlage D, gaat uit van de MLA-vliegroutes en ligging van het MLA-circuitgebied overeenkomst de huidige situatie (vigerend AIP). Hierbij dient te worden opgemerkt dat de figuren 12 en 13 van het rapport van Adecs d.d. 10 januari 2013 abusievelijk andere vliegroutes laten zien. Wij hebben aanvullend laten berekenen of de verschuiving naar de juiste ligging van de MLA-vliegroutes en MLA-circuitgebied invloed heeft op de ligging van de L_{den}-geluidcontouren of externe veiligheidscontouren (notitie pnb130402.not d.d. 12 april 2013). Dit bleek geen noemenswaardige invloed te hebben op de eerder berekende geluid- en ev-contouren (binnen de nauwkeurigheidsmarge). In de handhavingspunten aan de koppen van de MLA-grasbaan is ten gevolge van deze correctieberekening wel een geringe toename van 0,2 dB(A) geconstateerd. Wij hebben de waarden in de handhavingspunten HH03 en HH21 hierop aangepast.

Wijziging verordening:

De geluidgrenswaarden in de handhavingspunten HH03 en HH21 in tabel 1 van de verordening zijn aangepast (met 0,2 dB(A) verhoogd).

Bijlage E

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT(3381717)

Zienswijze:

De blauwe lijn 48 dB(A)- L_{den} dient als beperkingengebied aangemerkt te worden ter bescherming van de omgeving en de luchthaven. Dit beschermingsgebied dient gelijke voorwaarden te bevatten voor woonbebouwingen andere geluidsgevoelige gebouwen zoals beschreven in “aanwijzing” BKL contour.

Reactie GS:

Het beperkingengebied in bijlage D van de verordening is onder andere gebaseerd op de contour van 56 dB(A) L_{den} . Anders dan binnen de contour van 56 dB(A), geldt binnen de contour van 48dB(A) L_{den} geen specifiek in het kader van het Besluit burgerluchthavens voorgeschreven ruimtelijk regime. Provinciale Staten hebben de beleidsvrijheid om een groter beperkingengebied vast te stellen dan de voorgeschreven 56 dB(A)-contour, maar de extra kosten voor eventuele sloop, isolatie en nadeelcompensatie komen dan voor rekening voor de provincie.

Het huidige beperkingengebied in de vigerende omzettingsregeling is gebaseerd op de zogenoemde 47 Bkl-contour. Deze contour is nog gebaseerd op een dosismaat voor geluid die thans niet meer wordt gebruikt. In de Wet luchtvaart is de dosismaat L_{den} geïntroduceerd ter vervanging van zowel Ke (Kosteneenheid) voor groot vliegverkeer als van Bkl voor klein vliegverkeer. Hiermee wordt aangesloten op de Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai die ook uitgaat van de dosismaat L_{den} . Zowel de geluidbelasting in de handhavingspunten als de geluidcontouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden, worden uitgedrukt middels de nieuwe dosismaat L_{den} . Dit is voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Het blijven hanteren van een beperkingengebied dat is gebaseerd op een dosismaat (Bkl) die niet meer wordt gebruikt, achten wij niet wenselijk. Om die reden hebben wij het beperkingengebied voor wat betreft de geluidcontour conform de huidige wettelijke bepalingen gestoeld op de 56 dB(A) L_{den} -contour.

Indien de 48 dB(A) L_{den} -contour als beperkingengebied wordt aangewezen, zullen er eveneens gebieden worden toegevoegd die voorheen niet tot het beperkingengebied behoorden. Dit achten wij, zoals bovenstaand is aangegeven, niet wenselijk omdat er dan ook nieuwe gebieden met beperkingen vanwege de luchthaven geconfronteerd zullen worden. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat er dan extra kosten voor sloop, isolatie en nadeelcompensatie in beeld komen. Daarnaast is een dergelijke verruiming van het beperkingengebied niet consistent in ons beleid ten opzichte van de regionale luchthavens; bijvoorbeeld bij de luchthaven Seppe is uitgegaan van de contour van 56 dB(A) L_{den} . Gezien het voorgaande wijzen wij het verzoek om de 48 dB(A) L_{den} -contour als beperkingengebied aan te wijzen af.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Bijlage F

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

De externe veiligheidscontouren zijn niet volledig en duidelijk. Er wordt gesteld “een contour kleiner dan 60 meter wordt (wettelijk) afgekap. Het risico is er wel maar wordt niet weergegeven. Dit is niet transparant en de burger wordt niet adequaat geïnformeerd.

Reactie GS:

Wij delen deze mening niet. De externe veiligheidscontouren zijn weergegeven zoals dit wettelijk is bepaald. Het betreft hier het zogenoemde stileren van een externe veiligheidscontour. In de Regeling burgerluchthavens, bijlage 2, paragraaf 6, zijn de uitgangspunten opgenomen die in acht moeten worden genomen bij het stileren van plaatsgebonden risicocontouren. De afstand voor afkap van de contour indien deze smaller is dan 60 meter, is vermeld in uitgangspunt 4a. Dit uitgangspunt hebben wij in acht genomen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

De externe veiligheidscontour geeft geen enkele zekerheid. Ieder moment kan een vliegtuig in de problemen komen. De verplichte externe veiligheidsberekening in het luchthavenbesluit is een verplichte schijnberekening welke ten doel heeft een beperkingengebied aan te geven. Het luchthavenbesluit zou duidelijk moeten beschrijven dat de externe risicocontouren geen zekerheid geven.

Reactie GS:

Veelal brengen (menselijke) activiteiten veiligheidsrisico's met zich mee zowel voor degene die de activiteit onderneemt als voor mensen in de omgeving van die activiteit. Het risico voor de mensen in de omgeving wordt aangeduid met de term externe veiligheid. Het Nederlandse beleid voor externe veiligheid beoogt de kans op en de gevolgen van ongevallen te beperken. Voor tal van risicodragende activiteiten (LPG-stations, chemische industrie, vervoer van gevaarlijke stoffen) is externe veiligheidsbeleid uitgewerkt. Dat geldt ook voor de luchtvaart. Hoewel het aantal vliegtuigongelukken, wereldwijd uitgedrukt in aantallen ongelukken per miljoen vluchten, de afgelopen decennia sterk is afgenomen en nog steeds daalt, is niet uit te sluiten dat ongelukken met vliegtuigen blijven plaatsvinden. Behalve slachtoffers onder inzittenden (per jaar gemiddeld op dit moment circa 1000 wereldwijd), vallen er ook slachtoffers op de grond (per jaar gemiddeld circa 35 wereldwijd).

Het plaatsgebonden risico (PR) is een maat voor het externe veiligheidsrisico op een bepaalde locatie. Voor het plaatsgebonden risico zijn voor bedrijfsmatige activiteiten specifieke normen geformuleerd. Het PR geeft de kans weer dat een denkbeeldig persoon, die een heel jaar op een bepaalde locatie buiten de luchthaven verblijft, komt te overlijden als een direct gevolg van een ongeval met een opstijgend of landend vliegtuig. Deze hypothetische persoon wordt verondersteld 24 uren per dag onbeschermd aanwezig te zijn. Of er daadwerkelijk personen aanwezig zijn, is

bij plaatsgebonden risico niet van belang. Wanneer wordt berekend dat de kans om te overlijden ten gevolge van een luchtvaartongeval op een bepaalde afstand van de luchthaven eens in de honderdduizend jaar is, dan bedraagt het PR op die plek 10^{-5} . Het plaatsgebonden risico wordt berekend met behulp van rekenmodellen. Deze zijn gebaseerd op statistische ongeval-gegevens van representatieve vliegtuigtypes en luchthavens. De resultaten van PR-berekeningen worden met contouren op een kaart weergegeven, waarbij de punten met een gelijk risiconiveau met elkaar zijn verbonden. Deze contouren liggen veelal rondom de kop van de start- en landingsbanen. De contouren worden doorgaans gemaakt voor de waarden 10^{-5} en 10^{-6} , die overeenkomen met overlijden als gevolg van een ongeval eens per honderdduizend jaar en respectievelijk eens per miljoen jaar.

Gelet op de in het Besluit burgerluchthavens voorgeschreven bepalingen zullen woningen binnen de 10^{-5} veiligheidscontour in principe aan de woonbestemming moeten worden onttrokken. Bewoners van woningen binnen de 10^{-5} -contour hebben echter een blijfrecht. Verder geldt binnen de 10^{-6} veiligheidscontour in principe een nieuwbouwverbod van woningen en andere kwetsbare bestemmingen. Andere gebouwen (b.v. kantoren of bedrijven) mogen wel indien een verklaring geen bezwaar (vvgb) door het bevoegde gezag is gegeven.

Gelet op het voorgaande delen wij de mening van reclamant niet dat de externe veiligheidscontouren geen zekerheid zouden geven.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT(3381718)

Zienswijze:

De externe veiligheidscontour dient aangepast te worden aan de actuele MLA procedures en circuitgebied.

Reactie GS:

De figuren 12 en 13 van het rapport van Adecs d.d. 10 januari 2013 laten abusievelijk andere vliegroutes zien. Wij hebben aanvullend laten berekenen of de verschuiving naar de juiste ligging van de MLA-vliegroutes en MLA-circuitgebied invloed heeft op de ligging van de externe veiligheidscontouren (notitie pnb130402.not d.d. 12 april 2013). Dit bleek geen invloed te hebben op de eerder berekende ev-contouren.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

3 Toelichting Verordening luchthavenbesluit Budel

Algemeen

Aantal reacties (1)

VLIEGCLUB DE KEMPEN MEDE NAMENS AOPA EN KNvVL (3381718)

Zienswijze:

De gebruikers van Kempen Airport waren niet betrokken bij het overleg van 12 september 2012. De notulen van deze bijeenkomst hebben geen officiële status. De conclusie van het overleg ‘...een alternatief is waardoor de vliegveiligheid toeneemt en tegelijkertijd voldoende afstand tot de woonbebouwing van Budel Dorplein wordt bewaard.’ is slechts een tijdelijke situatie totdat de baanverlenging c.q. verlegging is gerealiseerd en ‘het toenemen van de vliegveiligheid’ is niet onderbouwd en ook niet correct.

Reactie GS:

Wij hebben kennis genomen van de opvatting van reclamant. Vliegroutes maken geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit. Om inzicht te verkrijgen of de voorgestelde VFR-vliegroute (n.a.v. genoemd overleg van 12 september 2012) gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven zou hebben, is er door ons een onderzoek verricht. De conclusie van het onderzoek is dat met de voorgestelde VFR-vliegroute (“Dam-route”) voldaan kan worden aan het uitgangspunt dat de vergunde geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de omzettingsregeling van het Rijk. Met de voorgestelde vliegroute kan worden voldaan aan gestelde grenswaarden. De route zelf maakt echter geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit; het gaat om de ruimtelijke neerslag van het vliegverkeer (geluid en externe veiligheid).

Wijziging verordening:

Geen aanpassing van de toelichting op de verordening.

Handhavingspunten

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

De toelichting spreekt van handhavingspunten (HH1 en HH2), echter geeft niet aan op welke wijze gemeten en gehandhaafd wordt. Het berekeningsrapport van Adecs spreekt van rekenpunten. Wat zijn het nu? En waarop is de te handhaven waarde gebaseerd?

Reactie GS:

Overeenkomstig de Wet luchtvaart dienen in een luchthavenbesluit in ieder geval de handhavingspunten aan de koppen van de start- en landingsbaan te worden opgenomen. In het voorliggende luchthavenbesluit Budel zijn dit de handhavingspunten HH03, HH21 en HH03R, HH21L.

Op grond van de Wet luchtvaart, en met name artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, hebben Provinciale Staten de beleidsvrijheid om ook op andere locaties handhavingspunten neer te leggen. Zoals in de toelichting is aangegeven, is er voor gekozen om de vergunde geluidruimte vast te leggen in het luchthavenbesluit. Om dit uitgangspunt te kunnen monitoren zijn op de rand van de aaneengesloten woonbebouwing van Budel-Dorplein twee aanvullende handhavingspunten opgenomen in het luchthavenbesluit. Eén nabij/onder de vliegroute voor het grote vliegverkeer (HH1) en één nabij/onder de VFR-vliegroute voor klein verkeer (HH2).

Het geluid in alle handhavingspunten wordt echter niet gemeten maar berekend overeenkomstig de daartoe verplichte (Regeling Burgerluchthavens) rekenmethodiek. Dat in het rapport van Adecs een andere naam is gegeven aan de punten aan de koppen van de baan en die in de omgeving van Budel-Dorplein, doet niet ter zake. In de verordening zijn het allen handhavingspunten.

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.

De waarde voor de geluidbelasting in de handhavingspunten is een grenswaarde die niet mag worden overschreden. De geluidgrenswaarden op de kopse kanten van de verharde start- en landingsbaan zijn gebaseerd op de geluidgrenswaarden uit de vigerende omzettingsregeling met dien verstande dat nu ook het geluid van helikopters in de L_{den} -geluidberekeningen mee moet worden genomen waardoor de grenswaarden enigszins toenemen. Het MLA-verkeer kent haar eigen geluidgrenswaarden aan de kopse kanten van de onverharde start- en landingsbaan. De handhavingspunten HH1 en HH2 betreffen aanvullende handhavingspunten ten opzichte van de vigerende omzettingsregeling. De geluidgrenswaarden zijn gebaseerd op berekeningen en zijn dus rekenpunten die door het Besluit burgerluchthavens handhavingspunten worden genoemd. Mede gezien het feit dat de geluidgrenswaarden jaargemiddelden betreffen, kunnen berekeningen aangeven of aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan.

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. 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 aanpassing van de toelichting op de verordening.

Verzoek tot wijziging luchthavenbesluit

Aantal reacties (1)

STICHTING DORPSPLATFORM BUDEL DORPLEIN, STICHTING INDUSTRIEEL & CULTUREEL ERFGOED LE PROJET DE DORPLEIN, R.HERMSEN, J. HANNEN, A. COLON, P. VAN BREUGEL, S. KRAMERS EN C. STIBBE (3381716)

Zienswijze:

Het lijkt er op dat inwoners geen verzoek tot wijziging kunnen indienen. Onbekend is hoe de provincie met een dergelijk verzoek van burgers dan wel lokale overheid of en luchthaven omgaat

of om moet gaan. Het zou wenselijke zijn als dit in de toelichting op het luchthavenbesluit expliciet zou worden beschreven.

Reactie GS:

Het voorliggende luchthavenbesluit is niet de plaats waar een eventueel verzoek tot wijziging van een luchthavenbesluit dient te worden beschreven.

Wijziging verordening:

Geen aanpassing van de toelichting op de verordening.

4 Advies Commissie Regionaal Overleg Budel

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG BUDEL (3395641)

Advies 1:

De commissie hecht er aan u voorafgaand aan de inhoudelijke kant van het advies te melden dat zij het zeer betreurt dat de CROBD in een, in haar ogen, laat stadium om advies is gevraagd. Graag had zij in een eerder stadium dan nu –tegelijktijd met de terinzagelegging– de stukken toegezonden gekregen en in de gelegenheid gesteld een advies op te stellen. Doordat de commissie nu geen advies heeft kunnen uitbrengen voorafgaande aan de terinzagelegging, hebben belanghebbenden niet tijdig kennis kunnen nemen van dit advies. Dit komt de commissie ongewenst voor.

Reactie GS:

Aan de CROBD is om advies gevraagd op 04 februari 2013. Deze datum was dus al voor de start van de terinzagelegging op 11 februari 2013. De terinzagelegging bedroeg een termijn van 6 weken. In de Wet luchtvaart en diens onderliggende regelgeving noch in artikel 3 van de Verordening Commissie Regionaal Overleg luchthaven Budel Noord-Brabant, is een bepaling aan te wijzen op grond waarvan om advies van de commissie moet worden gevraagd voordat de terinzagelegging start. Het stadium voor de adviesaanvraag (ontwerp luchthavenbesluit) is algemeen gangbaar. Samen met de ingekomen zienswijzen vormt het advies de input voor het definitieve luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing.

Advies 2:

De ontwerpverordening betreft een omzetting van de Omzettingsregeling zoals de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu deze heeft vastgesteld en op 1 april 2011 in werking is getreden. De commissie stemt er mee in dat de vergunde rechten uit de omzettingsregeling, met inachtneming van de beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant, in het ontwerp luchthavenbesluit worden gerespecteerd.

Reactie GS:

Deze instemming doet ons deugd.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing.

Advies 3:

De commissie merkt op dat het luchthavenbesluit luchthaven Budel niet voor eeuwig kan en mag duren; zij adviseert daarom om in het besluit op te nemen dat na een periode van 5 jaar een

evaluatie dient plaats te vinden en op basis daarvan het luchthavenbesluit kan worden heroverwogen. Dit mede in het licht van de ontwikkelingen met betrekking tot de toekomstplannen van de luchthaven.

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 de externe veiligheidsaspecten vanwege het luchthavenluchtverkeer. De werking van het luchthavenbesluit zal dan worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie zal de Commissie regionaal Overleg Budel betrokken worden.

Voorts is er de verplichting op grond van artikel 18 van het Besluit burgerluchthavens. Deze luidt als volgt: “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”. Ook dit is een moment waarop heroverweging van het luchthavenbesluit kan aansluiten.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 4:

De commissie constateert dat gekozen is voor het opnemen van twee handhavingspunten ter plaatse van de woonkern Budel-Dorplein. De commissie twijfelt of de locatiekeuze voldoende overeenkomt met de plaats waar de meeste hinder wordt ondervonden. Zij wil de locatiekeuze van de handhavingspunten graag nader bezien en zal vóór 14 april 2013 aan u een nieuw voorstel doen toekomen.

De commissie merkt voorts op dat de methodiek van de te handhaven geluidgrenswaarden in de punten een theoretische rekenexercitie is. Om de feitelijke hinder te monitoren adviseert de commissie via geluidmetingen hier meer zicht op te krijgen.

Reactie GS:

Op 27 maart 2013 ontvingen wij van de omwonende van de gemeente Cranendonck in de commissie een notitie met een voorstel voor de locatie van de handhavingspunten in en in de omgeving van Budel-Dorplein. Daaruit is gebleken dat de commissie vier handhavingspunten gerealiseerd wenst te zien in Budel-Dorplein, in plaats van de twee zoals in het ontwerp luchthavenbesluit is weergegeven.

Het ontwerp luchthavenbesluit gaat, naast de vier wettelijk verplichte handhavingspunten aan de baankoppen, als aanvulling uit van één extra handhavingspunt nabij/onder de vliegroute voor het grote vliegverkeer (HH1) en één extra nabij/onder de VFR-vliegroute voor klein verkeer (HH2) aan de rand van Budel-Dorplein. Wij zijn van mening dat met deze twee locaties de geluidbelasting vanwege het vliegverkeer van en naar de luchthaven afdoende wordt vastlegd; immers als de geluidbelasting in deze twee handhavingspunten onder de grenswaarde blijft, zal dit ook elders in Budel-Dorplein zo zijn. De ligging van de twee handhavingspunten HH1 en HH2 is zo gekozen –aan de rand van de aaneengesloten woonbebouwing van Budel-Dorplein– dat zij representatief worden geacht voor het doel waarvoor deze bedoeld zijn, namelijk bescherming bieden aan de daarachter gelegen kern Budel-Dorplein.

Bij dreigende overschrijding van een grenswaarde voor de geluidsbelasting kunnen maatregelen worden voorgeschreven. Bij daadwerkelijke overschrijding van een grenswaarde voor de geluidsbelasting moeten maatregelen worden voorgeschreven.

Gedeputeerde staten zijn bevoegd gezag voor de werking, toezicht en handhaving van het luchthavenbesluit. Het monitoren van geluid middels metingen kan hierin een ondersteunend instrument zijn. In overleg met de commissie zal een voorstel worden opgesteld voor periodieke geluidmetingen.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 5:

Het beperkingengebied zoals u in het luchthavenbesluit heeft opgenomen is significant kleiner dan het beperkingengebied conform de Omzettingsregeling. Dit heeft als oorzaak door dat het rekenvoorschrift met de inwerkingtreding van de RBML-wetgeving is gewijzigd. De dosismaten voor geluid Bkl en Ke zijn vervangen door de Europese dosismaat L_{den} .

De commissie ziet graag dat een groter gebied voor ruimtelijke ontwikkelingen wordt beperkt om te voorkomen dat er meer gehinderden en/of ongewenste ontwikkelingen bijkomen. De provincie heeft de beleidsvrijheid om het beperkingengebied ruimer vast te stellen dan de wettelijke minimum eis van de 56 dB(A) L_{den} -contour voor de geluidruimte. Zij adviseert daarom voor het beperkingengebied de 48 L_{den} -contour aan te houden in plaats van de 56 dB(A) L_{den} -contour.

Reactie GS:

Het beperkingengebied in bijlage D van de verordening is onder andere gebaseerd op de contour van 56 dB(A) L_{den} . Anders dan binnen de contour van 56 dB(A), geldt binnen de contour van 48dB(A) L_{den} geen specifiek in het kader van het Besluit burgerluchthavens voorgeschreven ruimtelijk regime. Provinciale Staten hebben de beleidsvrijheid om een groter beperkingengebied vast te stellen dan de voorgeschreven 56 dB(A)-contour, maar de extra kosten voor eventuele sloop, isolatie en nadeelcompensatie komen dan voor rekening voor de provincie.

Het huidige beperkingengebied in de vigerende omzettingsregeling is gebaseerd op de zogenoemde 47 Bkl-contour. Deze contour is nog gebaseerd op een dosismaat voor geluid die thans niet meer wordt gebruikt. In de Wet luchtvaart is de dosismaat L_{den} geïntroduceerd ter vervanging van zowel Ke (Kosteneenheid) voor groot vliegverkeer als van Bkl voor klein vliegverkeer. Hiermee wordt aangesloten bij de Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï die ook uitgaat van de dosismaat L_{den} . Zowel de geluidbelasting in de handhavingspunten als de geluidcontouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden, worden uitgedrukt middels de nieuwe dosismaat L_{den} . Dit is voorgeschreven in het Besluit burgerluchthavens. Het blijven hanteren van een beperkingengebied dat is gebaseerd op een dosismaat (Bkl) die niet meer wordt gebruikt, achten wij niet wenselijk. Om die reden hebben wij het beperkingengebied voor wat betreft de geluidcontour conform de huidige wettelijke bepalingen gestoeld op de 56 dB(A) L_{den} -contour.

Indien de 48 dB(A) L_{den} -contour als beperkingengebied wordt aangewezen, zullen er eveneens gebieden worden toegevoegd die voorheen niet tot het beperkingengebied behoorden. Dit achten wij, zoals bovenstaand is aangegeven, niet wenselijk omdat er dan ook nieuwe gebieden met beperkingen vanwege de luchthaven geconfronteerd zullen worden. Hierbij bestaat de mogelijkheid dat er dan extra kosten voor sloop, isolatie en nadeelcompensatie in beeld komen. Daarnaast is een dergelijke verruiming van het beperkingengebied niet consistent in ons beleid ten opzichte van de regionale luchthavens; bijvoorbeeld bij de luchthaven Seppe is uitgegaan van de contour van 56 dB(A) L_{den} . Gezien het voorgaande wijzen wij het verzoek om de 48 dB(A) L_{den} -contour als beperkingengebied aan te wijzen af.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 6:

De commissie is van mening dat regels ten aanzien van vliegroutes en vliegveiligheid in het ontwerp luchthavenbesluit ontbreken terwijl de Wet luchtvaart, de artikelen 8.43, 8.44 en 8.50, daartoe een wettelijke verplichting oplegt. De commissie adviseert het ontwerp luchthavenbesluit hierop aan te vullen.

Reactie GS:

Bedoeld artikel 8.43 van de Wet luchtvaart heeft o.a. als doel dat een luchthavenbesluit bepalingen bevat voor het luchthavenluchtverkeer gericht tot de exploitant van de luchthaven en de gebruikers en bepalingen gericht op de ruimtelijke indeling van de luchthaven en het gebied in de nabijheid van de luchthaven. In artikel 5 van de verordening luchthavenbesluit Budel hebben wij de nodige bepalingen ten aanzien van het luchthavenluchtverkeer opgenomen. Bepalingen met betrekking tot de ruimtelijke indeling van de luchthaven en het gebied daar om heen, zijn opgenomen in paragraaf 4, "Gebieden" van de verordening.

Artikel 8.44, lid 1b, gaat in op de regels voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op de vliegveiligheid. Op grond van dit artikel worden er in het luchthavenbesluit regels opgenomen die er voor moeten zorgen dat het gebruik van de luchthaven op een veilige wijze kan plaatsvinden. Dit heeft in hoofdzaak te maken met de afmetingen van de start- en landingsbaan en de vliegtuigtypes die deze kan/mag accommoderen. Dit resulteert in een baancode. Deze is opgenomen in artikel 3, lid 1a van de verordening.

In artikel 12 van de verordening worden de aspecten met betrekking tot (vlieg-) veiligheidsgebieden geregeld. Hier gaat het om de beperkingen die gesteld worden aan de hoogten van objecten in de omgeving van de luchthaven in verband met de vliegveiligheid.

Vliegroutes en vliegprocedures kunnen niet door de provincie worden vastgelegd. Dit is een bevoegdheid van het Rijk. In artikel 8.50 van de Wet luchtvaart is wel bepaald dat als er luchtverkeersroutes en procedures worden vastgelegd door de minister van I&M, dit in overeenstemming dient te geschieden met Gedeputeerde Staten. Het advies van GS is leidend tenzij dit niet mogelijk is met het oog op de vliegveiligheid, de indeling van het luchtruim of de capaciteit van het luchtruim.

Voor wat betreft het luchthavenluchtverkeer is het luchthavenbesluit niet het instrument om verdergaand dan nu in artikel 5 en 12 is vastgelegd, te regelen. Verdere aspecten ten aanzien van vliegveiligheid behoren tot de bevoegdheid van de minister van I&M.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 7: Niet unaniem advies

De vertegenwoordigers namens omwonenden van de gemeenten Cranendonck en Weert, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en de exploitant, hebben ten aanzien van het gehanteerde uitgangspunt met betrekking tot de vliegroute voor het VFR-verkeer een ander standpunt dan de gemeente Cranendonck en de vertegenwoordiger namens het bedrijfsleven.

In de onderliggende onderzoeken van het ontwerp luchthavenbesluit Budel is uitgegaan van een VFR-route voor klein verkeer gelegen ten zuiden van het fabriekscomplex, maar niet voorbij de begrenzingsweg tussen dorp en fabriekscomplex, “de Dam” genoemd (de “Dam-route”). Dit is op dit moment afwijkend van de vigerende AIP Netherlands, d.d. 07 februari 2013, kaart AD.2 EHBD-VAC.2.

Advies 7a:

Genoemde vijf partijen zijn van mening dat bovenvermelde vigerende AIP, inclusief het aangegeven gebied “Area to be avoided”, dient te worden gehanteerd in het luchthavenbesluit en niet de voorgestelde “Dam-route”.

Omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en de exploitant “tolereren” het vliegen volgens de “Dam-route” en het vliegen over het gebied “Area to be avoided” op basis van nadrukkelijke tijdelijkheid van deze situatie. Gedurende deze tijdelijkheid zal gevolg moeten worden gegeven aan het principe dat omwonenden niet meer hinder mogen ervaren en risico mogen lopen dan in de situatie zoals deze was ten tijde van het vliegen ten noorden van het fabriekscomplex. De situatie zoals deze in de Omzettingsregeling is bedoeld.

Advies 7b:

De gemeente Cranendonck en de vertegenwoordiger namens het bedrijfsleven zijn van mening dat de VFR-route voor klein verkeer over “de Dam” het uitgangspunt moet zijn, zoals ook in het ontwerp luchthavenbesluit thans is aangehouden. Zowel vliegroute als het gebied “Area to be avoided” corresponderen met de concept AIP-kaart zoals gehanteerd voor het ontwerp luchthavenbesluit. Een nieuwe situatie zou zich te zijner tijd moeten vertalen in een nieuw te nemen luchthavenbesluit.

Reactie GS:

Zoals in het uitgangspuntendocument is aangegeven is voor de VFR aan- en uitvliegroute in de Omzettingsregeling luchthaven Budel uitgegaan van de vigerende AIP-route. Deze route is echter anders dan een nieuwe gewenste route want de vliegroute conform de AIP/Omzetting ligt verder van Budel-Dorplein en dichterbij de luchthaven dan de voorgestelde route.

In het najaar 2011 heeft de exploitant een verzoek bij het ministerie van I&M ingediend om de route te wijzigen. In september 2012 heeft over de voorgestelde route een gesprek plaatsgevonden tussen exploitant, provincie, omwonenden en het ministerie van I&M.

Met genoemde partijen is de zogenaamde “Dam-route” overeengekomen. De exploitant en omwonenden hebben hierbij de kanttekening geplaatst dat de lange termijn oplossing (verlegging / verlenging van de baan in noordelijke richting) de beste optie is. Daartoe zal de exploitant te zijner tijd een aanvraag in moeten dienen tot wijziging van het luchthavenbesluit.

Om te bezien of de nieuwe gewenste route eventueel gevolgen zou hebben voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting in de nabije toekomst hebben wij hiernaar onderzoek laten uitvoeren. Door Adecs Airinfra is onderzocht of de voorgestelde route in combinatie met een actualisering van de invoergegevens ten opzichte van de Omzettingsregeling luchthaven Budel (die gebruik maakte van de invoergegevens in het aanwijzingsbesluit uit 1996) voldaan kan worden aan het gestelde in de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant. Dit is het geval. Uit het onderzoek van 10 januari 2013 is gebleken dat na actualisering/updating van de geluidbrongegevens (geluidscategorieën) van de vliegtuigen (scenario 2), voldaan kan worden aan het gestelde uitgangspunt: handhaving vergunde situatie (scenario 1). Daarbij is het uitgangspunt het aantal vliegbewegingen van 111.900 op jaarbasis (klein- en groot luchtvaartverkeer plus helikopterbewegingen) ongewijzigd gebleven. Actueel is ca. 80.000 vliegbewegingen per jaar. De voorgenomen wijziging van de vliegroute heeft dus geen gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven. Zowel met de voorgestelde “Dam-route” als met de vigerende AIP-route kan worden voldaan aan gestelde grenswaarden.

Het voorgaande laat onverlet dat er geen routes in het luchthavenbesluit worden opgenomen omdat de Wet luchtvaart dit niet toestaat.

Wij delen de mening van de gemeente Cranendonck en de vertegenwoordiger namens het bedrijfsleven dat de VFR-route voor klein verkeer over “de Dam” als uitgangspunt kan worden genomen, zoals ook in het ontwerp luchthavenbesluit thans is aangehouden. Een nieuwe situatie zou zich te zijner tijd moeten vertalen in een nieuw te nemen luchthavenbesluit.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 8:

Omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en de exploitant zijn niet overtuigd dat de feitelijke geluidssituatie overeenstemt met de theoretische geluidssituatie. Niet te rijmen vallen de theoretische grenswaarden in het Berekeningsrapport Geluid en Externe veiligheid Kempen Airport van Adecs, figuren 3 en 5, met de daadwerkelijke waarneming van geluidshinder zoals deze vooruitlopende op het luchthavenbesluit, reeds aanwezig is.

Omwonenden stellen dat toen men nog noordelijk van de fabriek vloog er geen of nauwelijks sprake was van daadwerkelijke hinder, terwijl dat in de situatie dat er ten zuiden van de fabriek wordt gevlogen wel het geval is.

Reactie GS:

De geluidbelastingen zijn bepaald conform de wettelijke voorschriften. Hierin wordt uitgegaan van geluidberekeningen. Voor de bepaling van de grenswaarden in de handhavingpunten in Budel-Dorplein is uitgegaan van de vergunde geluidbelasting. In de situatie dat ten noorden van het fabriekscomplex werd gevlogen, is (ruim) onder de vergunde geluidwaarden in Dorplein gebleven. Dit komt overeen met de hinderbeleving. Dat neemt niet weg dat de luchthaven ‘recht’ heeft om

de haar toebedeelde geluidruimte te benutten tot de geluidgrenswaarden die in het luchthavenbesluit gesteld worden, overeenkomend met de vergunde waarden. Dit standpunt is in lijn met de beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant “de geluidruimte moet ongewijzigd blijven. Voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk” (trendvolgend beleid). Daarnaast zijn er voor de daadwerkelijk ervaren hinder geen objectieve criteria welke gehanteerd kunnen worden in plaats van of in aanvulling op geluidberekeningen. Berekeningen bieden de objectieve mogelijkheid om te bezien of er aan de geluidgrenswaarden wordt voldaan.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Advies 9:

Omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en exploitant constateren dat, in plaats van de steeds gecommuniceerde 110.000 vliegbewegingen, in de berekeningsgrondslag thans uitgegaan wordt van 139.900 vliegbewegingen. Het is hen duidelijk dat dit verschil te maken heeft met de in het berekeningsmodel ingebrachte MLA- en helikoptervliegbewegingen. Daarnaast is de verdeling in toestelcategorieën opgeheven waardoor de invulling van de geluidsräume niet meer categorie-gebonden is. Hetgeen tot ongewenste effecten m.b.t. geluidshinder kan leiden, aldus genoemde partijen. Omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en exploitant maken zich dan zorgen over het groeipotentieel in daadwerkelijke geluidshinder voor omwonenden en adviseert maatregelen te nemen om de daadwerkelijke hinder niet te doen groeien.

Reactie GS:

Evenals de vigerende omzettingsregeling bevat dit luchthavenbesluit geen verdeling in toestelcategorieën. Voor de berekening van de grenswaarden voor geluid en externe veiligheid is wel uitgegaan van de toestelcategorieën die ook ten behoeve van de vigerende omzettingsregeling zijn gehanteerd. In het de nieuwe berekeningssystematiek zitten de helikopters –die voorheen in de Ke-berekening zaten- en de MLA's –die voorheen geheel niet in de bkl- of Ke voorkwamen- nu in de L_{den} -waarden. Het systeem van de wet is om de ruimtelijke neerslag in het luchthavenbesluit vast te leggen; de luchthaven heeft min of meer de vrijheid om binnen dit gegeven te ‘schuiven’ met de parameters zoals, type luchtvaartuigen, tijden waarop gevlogen wordt etc.

Uitgangspunt is wel dat het karakter van het veld hetzelfde blijft. In aansluiting hierop merken wij het volgende op. Bij genoemde partijen leeft de vrees dat de geluidruimte voor het klein en groot vliegverkeer vol wordt gevlogen door alleen helikopterverkeer waardoor de hindersituatie wijzigt. Om te voorkomen dat dit plaatvindt worden voor de helikopterbewegingen in de wettelijke handhavingpunten HH03 en HH21 afzonderlijke grenswaarden voor deze luchtvaartuigen opgenomen.

Wijziging van de verordening:

Aan artikel zes is een derde lid toegevoegd waarin de geluidgrenswaarden voor de helikopters afzonderlijk zijn vastgelegd voor de handhavingpunten HH03 en HH21.

Advies 10:

Omwonenden, de gebruikers van de luchthaven, de Brabantse Milieufederatie en exploitant merken tenslotte op dat het luchthavenbesluit ook geen regels met betrekking tot de in- en uitvliegroutes van het MLA-verkeer bevat. Ook hier adviseren zij om deze op te nemen in het luchthavenbesluit onder de voorwaarde dat deze situatie van 'tijdelijke aard' is.

Reactie GS:

In een luchthavenbesluit mogen geen routes worden opgenomen omdat deze het luchtruim betreffen. 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.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

5 MER-beoordeling en Passende beoordeling

Passende Beoordeling

Aantal reacties (1)

NYRSTAR BUDEL B.V. (3380186).

Zienswijze:

Op pagina 69 van de Passende Beoordeling wordt gesproken over stillere en zuinigere toestellen. Wij constateren dat bij het vaststellen van de geluidscontouren niet is gekozen voor scenario 2 (actualisatie) waarin deze stillere en zuinigere vloot ook is opgenomen. Echter, bij het vaststellen van de stikstofdeposities in de Passende Beoordeling wordt er wel rekening gehouden met deze vloot. Dit is inconsistent en derhalve verzoeken wij u, op basis van een nieuwe afweging, deze met elkaar in lijn te brengen.

Reactie GS:

Zoals blijkt uit paragraaf 7.5 van de Passende beoordeling zijn zowel de geluidbelasting als de stikstofdepositie op twee tijdstipmomenten in beeld gebracht, namelijk ten tijde van het Aanwijzingsbesluit in 1996 en voor de toekomstige situatie (2013 en verder) op basis van het huidige gebruik. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er geen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura2000 gebieden verwacht worden. Geluid en stikstofdepositie zijn dus in de Passende beoordeling op gelijke wijze beoordeeld.

Omdat het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting is van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, is er geen sprake van een wijziging van de vergunde situatie en er wordt dus ook voor de geluidcontouren uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de omzettingsregeling.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

BRABANTSE MILIEUFEDERATIE (33828330).

Zienswijze:

De stikstofdepositie van het vliegverkeer van en naar luchthaven Budel en de gevolgen daarvan voor onder andere de zwak bufferende vennen is een aandachtspunt. Wij veronderstellen dat hier compensatie nodig is en verzoeken u hiervoor een regeling te treffen.

Reactie GS:

Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting is van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, welke op 1 april 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. Er is dus ook geen sprake van een toename van stikstofdepositie waarvoor mogelijk mitigatie of compensatie nodig is. Bovendien is dit een aspect dat in het kader van de Natuurbeschermingswet geregeld dient te worden en niet in het kader van het luchthavenbesluit.

Uit onderzoek is gebleken dat hiervoor geen compensatie nodig is.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

MER-Beoordeling

Aantal reacties (1)

NYRSTAR BUDEL B.V. (3380186).

Zienswijze:

De activiteit valt, volgens het rapport pnb130104.not (milieueffecten Kempen Airport) onder D6.1 en D6.2 van de MER lijst. Er is een vormvrije MER-beoordeling uitgevoerd welke uitsluitend geoorloofd is indien de activiteit op de D-lijst staat en waar de drempel niet van wordt overschreden.

Reactie GS:

Voor de m.e.r.-beoordeling is de formele m.e.r.-beoordelingsprocedure gevolgd conform paragraaf 7.6 van de Wet Milieubeheer. Er is door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een besluit genomen conform artikel 7.19 van de Wet milieubeheer, voorafgaand aan het ontwerp-luchthavenbesluit. Er is dus geen sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

Aantal reacties (1)

NYRSTAR BUDEL B.V. (33380186).

Zienswijze:

De aspecten 'luchtkwaliteit' en 'cumulatie' zijn onvoldoende belicht in de MER beoordeling. Voorts is het omzettingsbesluit en de huidig toegevoegde MLA's (28.000 bewegingen) niet eerder beschouwd in een milieueffectstudie. Een officiële MER beoordeling zou betere inzichten bieden. Wij verzoeken u de juiste MER procedure te volgen en de Passende beoordeling aan te passen conform alineering stillere en zuinigere vloot en diepgang van de milieueffecten conform bijlage III van de EEG richtlijn.

Reactie GS:

Het belangrijkste uitgangspunt is dat het luchthavenbesluit voor luchthaven Budel in principe een één-op-één omzetting is van de Omzettingsregeling luchthaven Budel, welke op 1 april 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.

Aangezien in het te nemen luchthavenbesluit geen uitbreiding van de activiteiten van de luchthaven Budel is voorzien, zullen de milieueffecten, waaronder ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit, ook in cumulatie met andere activiteiten in de omgeving, niet toenemen. Hiermee zijn de aspecten luchtkwaliteit en cumulatie in het kader van de m.e.r.-beoordeling voldoende beschouwd en geven ons geen aanleiding tot het opstellen van een milieueffectrapportage.

Dat het omzettingsbesluit en de huidig toegevoegde MLA's (28000 bewegingen) niet eerder beschouwd zijn in een milieueffectstudie doet daar niets aan af. Conform kolom 1 van onderdeel D 6.2 van het Besluit milieueffectrapportage betreft de activiteit die beoordeeld moet worden:

'De wijziging in de ligging van een start- of landingsbaan, de verlenging, verbreding of verharding daarvan, of de intensivering of wijziging van het gebruik van de luchthaven dan wel de wijziging van de vliegroutes. De wijziging van het gebruik van de luchthaven of van het banenstelsel, dan wel de wijziging van de luchtverkeerwegen of de wijziging van de vliegroutes'

Dit betreffen dus altijd de wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie en niet de bestaande situatie zelf.

Wij zijn derhalve van mening dat de juiste m.e.r.-beoordelingsprocedure is gevolgd, dat de Passende beoordeling op juiste wijze is uitgevoerd en dat in de m.e.r.-beoordeling op juiste wijze rekening is gehouden met de criteria uit bijlage III van de Europese MER-richtlijn. Uit de zienswijze blijkt niet dat dit anders zou zijn.

Wijziging verordening:

Geen wijziging van de verordening.

6 Uitgangspuntendocument

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

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

7 Berekeningsrapport geluid en externe veiligheid

Aantal reacties (1)

KEMPEN AIRPORT (3381717)

De route gebruikt voor de berekening van L_{den} en EV contouren (pagina 26 – figuur 9, 27-figuur 10 en 30 zijn gesitueerd over de industrie van Nyrstar. Zowel voor Nyrstar als voor de luchthaven is dit een ongewenste situatie. De routes zijn uitsluitend ter berekening en vertegenwoordigen geen realiteitszin maar dat neemt niet weg dat ze door buitenstaanders uit de context gehaald worden en als te volgen vliegp pad geïnterpreteerd worden met alle gevolgen van dien.

Dit geldt ook voor pagina 29, figuur 12 2n 13 routestructuur MLA verkeer.

Het advies is om de figuren aan te passen aan realistische berekeningsroutes.

Reactie GS:

Zoals eerder aangegeven bevat het berekeningsrapport geluid en externe veiligheid Kempen Airport d.d. 10 januari 2013 berekeningen naar gevolgen voor de ruimtelijke neerslag van de vergunde geluidbelasting van de luchthaven bij wijziging van de vigerende AIP-route naar de door exploitant, provincie, omwonenden en het ministerie van I&M in september 2012 overeengekomen zogenaamde “Dam-route”. Het gaat dus in het luchthavenbesluit om de geluid en ev-gevolgen op de grond ten gevolge van de vliegbewegingen van- en naar de luchthaven. Kort gezegd doet het er niet toe waar de vliegroute loopt als maar voldaan wordt aan het uitgangspunt dat de vergunde geluidwaarden niet toenemen. Dat met de voorgestelde “Dam-route” hieraan kan worden voldaan, is aangetoond middels scenario 2 van het genoemde rapport.

Laatstgenoemde route bevat inderdaad nog geen realiteitszin omdat deze route nog niet is vastgelegd door de minister van I&M. Hieruit kunnen buitenstaanders dus ook geen te volgen vliegp pad interpreteren; thans geldt immers nog de vigerende AIP-route.

Het berekeningsrapport maakt geen onderdeel uit van het luchthavenbesluit en in het luchthavenbesluit zelf mogen geen routes worden opgenomen omdat deze het luchtruim betreffen. De routes 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.

Gezien het voorgaande wijzen wij het verzoek om de figuren in het genoemde berekeningsrapport aan te passen af.

Wijziging verordening:

Niet van toepassing.
