

Omwonenden staan buitenspel bij het ontwikkelen van een luchthaven.

Op dit moment ligt voor u statenleden het besluit 1^e wijziging Luchthavenbesluit Seppe voor. Diverse leden van de CROSE constateren dat de huidige besluitvorming, het fysiek uitbreiden van de luchthaven, bijdraagt aan de verandering van de aard en het karakter van het huidige vliegveld. In een eerder stadium hebben deze leden aan GS verzocht om het huidige beleid te bezien in een breder beleidskader, wat thans niet gebeurt.

Conform de verordening CROSE dienen alle belangen te worden gewogen bij de besluitvorming, advisering voor een luchthaven. Dit zijn niet alleen de ondernemers belangen, maar ook de omgevingsbelangen. Kortweg de ontwikkeling van een luchthaven en de leefbaarheid van de omgeving. De gedeputeerde dhr. de Boer heeft aan u staten gemeld dat de fysieke uitbreiding van Seppe via het RO-traject gaat. Ook heeft de gedeputeerde aan u statenleden gemeld dat de kwaliteit van de leefomgeving en de verbetering hiervan loopt via de CRO's. Als je een fysieke wijziging aan een luchthaven aanbrengt, waarbij 24 hangers en een taxibaan worden gerealiseerd, waarbij tevens een bepaald sector significant wijzigt, dan kan dit zeker gevolgen hebben voor de leefomgeving. Dit dien je dan conform de gemaakte afspraken in de CRO te bespreken.

De leden van de CROSE zijn **nimmer** betrokken bij de besluitvorming van Seppe Airparc, want dit was een bestemmingsplan procedure voor luchtvaart gerelateerde bedrijvigheid. Maar wat is de definitie van "luchtvaart gerelateerde" bedrijvigheid? De CROSE-leden hebben nooit inhoudelijk over dit onderwerp mogen discussiëren, want dit zou niet bij de taak van de CRO horen. Ook bij het voorliggende besluit, 1^e wijziging LHB Seppe, wordt de aanleiding waarom dit besluit genomen moet worden, niet besproken in een reguliere CROSE vergadering. Wederom worden de CROSE-leden niet in staat gesteld om vragen te stellen welke gevolgen het plan Seppe Airparc heeft voor de toekomst. De CROSE-leden kunnen dus hun achterban niet informeren en hiermee dus niet voldoen aan hun taken en verantwoordelijkheden, die zijn vastgelegd in de Verordening CROSE, artikel 3. GS stelt dat de "1^e wijziging LHB Seppe" slechts een kleine wijziging betreft. Dit klopt ook, want de grote wijzigingen zijn reeds in eerdere procedures, aanwijzing stedelijk zoekgebied en bestemmingsplanprocedure Seppe Airparc, aan de orde geweest. Deze kleine wijziging hoeft niet in een CROSE vergadering te worden besproken, maar kan met een schriftelijk besluit worden genomen, aldus GS. Maar is dit een kleine wijziging? En als het een RO-wijziging is, waarom ligt dit besluit dan voor bij Cie M&F en niet bij Cie ROW? In onze ogen is het een salami tactiek om een luchthaven uit te breiden, een "kleine" wijziging met "grote" gevolgen.

Dit alles is een vreemde zaak, zowel **inhoudelijk** als **procedureel**.

Inhoudelijk hebben 4 van de 8 vaste leden van de CROSE schriftelijk gemeld dat het te nemen besluit in een breder afwegingskader moet worden gezien. Want als je een bepaald segment, de zakelijke luchtvaart, gaat faciliteren, dan dien je inzicht te hebben tegen welke voorwaarden dit segment zijn activiteiten gaat uitvoeren. Een visie en ontwikkelingsplan zijn hier op zijn plaats. De inzichten uit het ontwikkelingsplan moet informatie verschaffen over de gevolgen en effecten, waarmee de exploitatie- en omgevingsbelangen afgewogen kunnen worden. Bovendien ligt aldus de CROSE leden een relatie met het gebruiksplan van de luchthaven. In een gebruiksplan legt de luchthaven vast welke vliegtuigen, wanneer gebruik maken van de luchthaven. De

omgeving heeft met dit gebruiksplan inzicht in hoe de “emmer met geluid”, welke door de luchthaven gevuld mag worden, gebeurt. Hiermee is er inzicht hoe de geluidsbelasting zich verdeelt en wat de gevolgen voor de omgeving zijn. Maar ook dit gebruiksplan voor de komende 5 jaar is niet aanwezig voor de luchthaven Seppe. Inhoudelijk mist de CROSE dus diverse stukken om tot besluitvorming te komen.

Procedureel is het ook een vreemde zaak. Immers de CROSE moet zoals gezegd dit voorliggende besluit, “1^e wijziging LHB Seppe”, schriftelijk afdoen. Terwijl toegezegd is door de secretaris en voorzitter, maar ook genotuleerd, dat het genoemde besluit in een CROSE vergadering zou worden besproken. Echter conform de Verordening CROSE en het huishoudelijke reglement CROSE, artikel 12, kunnen besluiten helemaal niet schriftelijk worden afgedaan. De CROSE neemt alleen besluiten in haar vergadering door hoofdelijke stemming. Echter enkel indien er “spoedeisende zaken” zijn, dan kan de CROSE schriftelijke besluiten nemen, aldus haar huishoudelijke reglement. Het beoogde besluit is geen spoedeisende zaak, in ieder geval niet als zodanig aan de CROSE gemeld. Daarbij is de aanvraag tot wijziging van het LHB formeel al sinds 1 oktober 2013 bekend bij GS, maar zelfs informeel al bij de zienswijze 1^e LHB Seppe op 7 januari 2013. Bovendien zou conform het huishoudelijke reglement CROSE, indien erbij een schriftelijk stemming $\frac{1}{3}$ van de leden niet instemt met het besluit, het besluit in de eerstvolgende vergadering dienen te worden besproken. Een onafhankelijke voorzitter en secretaris van de CROSE zouden het reglement moeten toepassen en het te nemen besluit dus moeten bespreken in een vergadering. Echter tot verbazing van de CROSE-leden, wordt er een positief advies afgegeven aan GS, zonder dat er zaken inhoudelijk zijn besproken en zonder dat de juiste procedures zijn gevolgd. Zelfs een “agenda” lid en “slapend” leden hebben schriftelijk stemrecht bij vaststelling van een CRO besluit! Dat wil zeggen als je niet reageert op een voorstel, stem je automatisch voor. Maar deze procedure staat nergens in de Verordening CROSE of het huishoudelijke reglement.

Vervolgens hebben de 4 CROSE leden nogmaals een “ongevraagd advies”, conform artikel 3 lid f Verordening CROSE, aan de voorzitter CROSE en aan GS gezonden. In dit advies, wat door GS wordt betiteld als een “te laat ingediend advies”, stellen de leden dat doordat er geen gebruiksplan is voor 5 jaar, de provincie Noord Brabant niet voldoet aan de wet. Immers conform de Verordening Luchtvaart Noord Brabant, artikel 4 lid i, dient dit plan benodigd te zijn om tot vaststelling van een luchthavenbesluit te kunnen overgaan. Bij de vaststelling van het 1^e LHB Seppe dd. 17 mei 2013 is er geen gebruiksplan voor 5 jaar opgesteld. Dit was toen, aldus GS, niet nodig omdat het 1^e LHB een 1-op-1 omzetting betrof van het Omzettingsbesluit Seppe. Dan zal nu, bij het voorliggende besluit 1^e wijziging LHB Seppe en vaststelling van het 2^e LHB Seppe, conform de wet het gebruiksplan dienen te worden opgesteld, want een gebruiksplan mag je niet los zien van de ontwikkeling Seppe Airparc. Echter GS reageert in haar nota van zienswijze op de vraag of essentiële informatie conform artikel 4 van de Verordening Luchtvaart Noord Brabant ontbreekt, dat thans volstaan “kan” worden met de gegevens die wijzigen. Hierbij is procedureel het woordje “kan” wellicht juist, maar is dit juridisch ook juist? Worden conform de AwB artikel 3.4. de algemene beginselen van behoorlijk bestuur toegepast? Handelt de provincie Noord Brabant hier zorgvuldig een besluit af met de plicht tot belangenafweging? Eigenlijk vragen de omwonenden hier of dit alles fair is naar de omgeving van de luchthaven!

CONCLUSIE:

Zoals met de Wijzigingswet Luchtvaart (2008) is bedoeld, het decentraliseren van de luchtvaart, moeten de lusten en de lasten in de omgeving van de luchthaven worden verdeeld. Maar dat wordt thans niet gerealiseerd. Conform de taken en de verantwoordelijkheden van de CROSE moeten alle belangen worden behartigd, dus van exploitant, gemeente en omwonenden. Maar hiervoor moet wel interactie zijn tussen exploitant, gemeente(s) en omgeving, waarbij de provincie Noord Brabant faciliterend optreedt.

Bovendien moet ook inzichtelijk zijn wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling Seppe Airparc en hoe de “emmer” met geluid, die de luchthaven heeft gekregen, mag worden gevuld. Thans is hierin geen enkel inzicht en heeft de exploitant alle beleidsvrijheid om een ontwikkeling door te voeren en om deze emmer geluid te vullen. De exploitant mag fysiek uitbreiden met 24 hangaars en een taxibaan, om het zakelijk vliegen te faciliteren op het nieuwe “Breda International Airport”. De omgeving weet niet wat hen te wachten staat en hiermee is de kwaliteit van de leefbaarheid onzeker. Dit alles omdat inhoudelijk en procedureel niet aan de voorwaarden wordt voldaan door de provincie Noord Brabant.

De provincie Noord Brabant staat blijkbaar boven de wet! De omwonenden zitten niet aan tafel bij de ontwikkeling van een luchthaven, een ontwikkeling die zelfs zou passen binnen een trendvolgend scenario? Bij alle besluitvorming inzake de luchtvaart op Seppe, worden de bewoners buitenspel gezet. De belofte van de gedeputeerde dat de CRO mag meepraten over de kwaliteit van de leefomgeving is niet waar. De CROSE is feitelijk een farce, een commissie die allen maar wettelijk moet bestaan, maar geen bijdrage mag leveren. Dames en heren statenleden, om in de termen van de gedeputeerde te blijven, dit doet ons omwonenden zeker GEEN deugd! Aan u dames en heren statenleden is nu het moment om op te treden en dit recht te zetten.

Dank u voor u aandacht.

Peter Timmerman
Burgervertegenwoordiger gemeente Rucphen.