

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043



Statenfractie Partij voor de Dieren
ir. M.C. van der Wel
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van de Statenfractie PvdD over de
geluidbelasting van vliegveld Seppe

Datum

24 maart 2015

Ons kenmerk

3790021

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

J.H.M. Wassenberg

Telefoon

(073) 681 20 37

E-mail

hwassenberg@brabant.nl

Bijlage(n)

-

Geachte heer Van der Wel,

Bij brief van 2 maart 2015, ingekomen op 2 maart 2015, heeft u namens de
PvdD fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

*1. Bent u bekend met de brief van 20 januari 2015 en heeft u daarop een
reactie gegeven?*

Antwoord: Ja. De brief van het lid van de CROSE gericht aan de Commissaris
van de Koning is ons bekend. Hierop is een antwoordbrief verzonden.

*2. Is in de omgevingscommissie CROSE besproken dat er door leden van die
commissie twijfels zijn gerezen over de interpretatie van de omzettingsregeling
en de impact op het luchthavenbesluit? Op welk moment is de gedeputeerde
daarover geïnformeerd?*

Antwoord: Ja. In de vergadering van de CROSE van 14 januari 2015 is het
onderwerp aan de orde geweest. De CROSE heeft besloten een onafhankelijk
onderzoek in te stellen naar de geluidbelasting. Om dit onderzoek te
begeleiden is een werkgroep vanuit de CROSE ingesteld. De voorzitter van de
werkgroep en de voorzitter van de CROSE hebben hierover op
5 februari 2015 een gesprek gehad met de verantwoordelijke gedeputeerde
de heer Van Heugten.

Bereikbaarheid met
openbaarvervoer: zie
www.brabant.nl/busentaxi

Datum

24 maart 2015

Ons kenmerk

3790021

3. In een persbericht van de Brabantse Milieufederatie (BMF) wordt gesteld dat het nieuwe luchthavenbesluit kan leiden tot een maximum aantal vliegbewegingen van 160.000. Klopt deze stelling? Zo ja, hoe past dit in de één-op-één-omzettingsregeling? Zo nee, kunt u aangeven wat het maximaal aantal vluchten dan wel zijn?

Antwoord: In theorie klopt de stelling. Bij gebruik van hele stille vliegtuigen zou dit kunnen. Dit is overigens geheel conform het systeem van de Wet luchtvaart; de milieuruimte waarbinnen een luchthaven moet opereren wordt gedefinieerd door grenswaarden. Dit betekent zoveel mogelijk sturing en handhaving op basis van geluidgrenswaarden en niet op aantallen vliegbewegingen per jaar. Zowel het op 17 mei 2013 door Provinciale Staten vastgestelde luchthavenbesluit als de daaraan voorafgaande Omzettingsregeling gaan uit van geluidbelastingswaarden in handhavingpunten. Behalve voor helikopters bevat het luchthavenbesluit geen maxima voor aantallen.

4. Bent u met ons eens dat indien er sprake zou zijn van een geluidsruimte die boven die van de overeenkomstige 58.004 vliegbewegingen ligt, er geen sprake meer is van een trendvolgend scenario? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Nee. Het trendvolgend beleid, vertaald naar de luchthaven Seppe, betekende dat de provincie de destijds door het rijk vergunde geluidssituatie in stand moest houden. Dit is gebeurd in het luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant van 17 mei 2013.

De door het rijk vergunde geluidssituatie is ongewijzigd gebleven en voor zover daarbinnen nog ruimte is, is groei tot die ruimte mogelijk. Dit is geheel conform ons beleid vastgelegd in de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant van 7 december 2010.

5. De briefschrijver stelt dat er door verkeerde interpretaties van het aanwijzingsbesluit een toename in de vergunde geluidsbelasting van 2,8 en 3,7 dB (voor respectievelijk vliegtuigen en helikopters) heeft plaatsgevonden ten opzichte van de werkelijk vergunde geluidsbelasting conform de omzettingsregeling. Klopt dit? Zo ja, hoe past dit in de één-op-één-omzettingsregeling? Zo nee, wat is de huidige werkelijk vergunde geluidsbelasting?

Antwoord: Nee. Het destijds geldende aanwijzingsbesluit is door de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) omgezet naar de nieuwe dosismaat voor geluid; de L_{den} . Dit is gebeurd in de zogenoemde Omzettingsregeling. Hierin is de geluidbelasting vanwege de helikopters niet omgerekend naar L_{den} , maar is volstaan met overname van de vergunde maximale aantallen helikopterbewegingen uit het aanwijzingsbesluit. In haar Omzettingsregeling heeft de minister van I&M echter aangegeven dat wij de geluidbelasting van het vergunde maximale aantal helikopters wel op moesten nemen in ons luchthavenbesluit.

Datum

24 maart 2015

Ons kenmerk

3790021

De Wet luchtvaart verplichtte ons hiertoe, waardoor de geluidnormen in het luchthavenbesluit hoger werden dan in de Omzettingsregeling. Dit is de verhoging van de door u genoemde 2,8 dB(A) en 3,7 dB(A) in de handhavingspunten HP01 en HP02 aan de koppen van de baan. Deze betreffen de totale geluidhoeveelheid en dus niet "voor resp. vliegtuigen en helikopters", zoals u aangeeft. In de praktijk betekent dit overigens niet meer geluidbelasting voor de omgeving dan voorheen, aangezien de helikopters en daarmee ook hun geluid al aanwezig waren.

De in ons luchthavenbesluit vastgelegde -huidige werkelijk vergunde- geluidbelasting in de handhavingspunt HP01 is 58,1 dB(A) voor vliegtuigen en 57,6 dB(A) voor helikopters. In totaal maakt dit een geluidbelasting in L_{den} van 60,9 dB(A).

In handhavingspunt HP02 is dit 57,3 dB(A) voor vliegtuigen en 58,6 dB(A) voor helikopters. Hier een totale L_{den} van 61,0 dB(A).

6. Kunt u aangeven welk percentage vliegveld Seppe momenteel gebruikt van de vergunde geluidsbelasting? Om hoeveel vliegbewegingen gaat het hierbij?

Antwoord: Luchthaven Seppe heeft in het gebruiksjaar 2013-2014 ca. 25 % gebruikt van de vergunde geluidsruimte. In ditzelfde gebruiksjaar hebben er 40.373 vliegbewegingen met vliegtuigen plaatsgevonden.

7. Zit de geluidsruimte voor helikopterbewegingen binnen deze 58.004 vliegbewegingen? Waaruit blijkt dat?

Antwoord: Nee. Zie antwoord op vraag 5. In het luchthavenbesluit is naast de genoemde separate waarden voor de helikopters ook een maximum aantal helikopter-vliegbewegingen opgenomen.

8. Hoe zijn de vliegbewegingen nu in theorie en praktijk verdeeld over vliegtuigen en helikopters en over verschillende categorieën vliegtuigen en helikopters? Zijn deze vliegbewegingen per soort/categorie exclusief voor de betreffende soort/categorie, of kan er ook saldering plaatsvinden?

Antwoord: Zoals gezegd onder het antwoord op vraag 7 zijn de helikopterbewegingen gelimiteerd in een aantal per jaar. Voor de vliegbewegingen per jaar met vliegtuigen geldt geen limiet in aantal. Zie verder vraag 6. Vliegtuigbewegingen kunnen niet uitgeruild worden tegen helikopterbewegingen omdat wij daarvoor separate normen hebben opgenomen in het luchthavenbesluit. Ten aanzien van vliegbewegingen met vliegtuigen kan de luchthaven zelf invullen of zij haar vergunde geluidruimte invult met bijvoorbeeld een klein aantal lawaaiige toestellen of een groter aantal stillere vliegtuigen.

Datum

24 maart 2015

Ons kenmerk

3790021

9. Gezien de problematiek en belangen lijkt het van leden van een CRO verwacht te worden dat zij thuis zijn in, en overweg kunnen met, berekeningen aangaande geluidsbelasting. Bent u met ons eens dat dat niet van burgers kan worden verwacht? Zo ja, hoe ondersteunt u de leden hierin? Zo nee, hoe verwacht u dat een CRO haar adviserende taak serieus kan uitoefenen als zij zich niet voldoende kan verdiepen in de agendapunten?

Antwoord: Ja. De materie is tamelijk complex. Om die reden heeft er in de CROSE-vergadering van 16 december 2014 een presentatie door een extern adviesbureau plaatsgevonden. In vervolg hierop is het adviesbureau in de CROSE-vergadering van 14 januari 2015 op nadere vragen van de CROSE ingegaan. De provincie heeft hierin gefaciliteerd door het externe adviesbureau hiervoor in te schakelen en zal dat, als dat nodig blijkt, ook in de toekomst doen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Voorzitter,

Secretaris,