

Statenmededeling

Onderwerp

Evaluatie Luchthavenbesluit Seppe.

Datum

2 juli 2019

Documentnummer

GS: 4526428

PS: 4550968

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

1. De uitkomsten van de evaluatie van het luchthavenbesluit Seppe.
2. Het voornemen van Gedeputeerde Staten om naar aanleiding van deze evaluatie een Statenvoorstel op te stellen voor een aanpassing van het luchthavenbesluit.

Aanleiding

Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) heeft in opdracht van ons college een evaluatie uitgevoerd van het luchthavenbesluit van Seppe, tegenwoordig Breda International Airport geheten. Het gaat hier om een besluit dat op 4 september 2013 door Provinciale Staten is vastgesteld door middel van de [Verordening luchthavenbesluit luchthaven Seppe Noord-Brabant](#). Volgens artikel 18 van het Besluit Burgerluchthavens berekenen Provinciale Staten elke 5 jaar na vaststelling van een luchthavenbesluit de externe veiligheidscontouren. Wij hebben het NLR opdracht gegeven om niet alleen te kijken naar Externe Veiligheid, maar ook de geluidsbelasting te betrekken bij deze evaluatie. Daarmee geven we uitvoering aan [het besluit van uw staten](#) van 14 december 2018. In de evaluatie heeft het NLR zich gericht op de gebruiksjaren 2013 tot en met 2018. Deze evaluatie is opgenomen in de bijlagen.

Bevoegdheid

Op basis van de Wet luchtvaart zijn Provinciale Staten bevoegd om een (gewijzigd) luchthavenbesluit vast te stellen. De Provinciale Verordening is het juridisch instrument waarmee dit besluit kan worden vastgesteld. Het college van Gedeputeerde Staten zal hiervoor als onderdeel van haar uitvoerende taak een Statenvoorstel opstellen.

Kernboodschap

- 1. Uit de evaluatie komt naar voren dat de veiligheidscontouren die zijn opgenomen in het luchthavenbesluit Seppe niet aansluiten bij het vigerende rekenvoorschrift.*

Als onderdeel van een luchthavenbesluit worden de wettelijk vereiste externe veiligheidscontouren vastgelegd. Deze contouren worden gebruikt om ruimte te reserveren voor risicovolle activiteiten. De contouren worden berekend op basis van een rekenvoorschrift. In 2015 zijn er wijzigingen doorgevoerd in dit rekenvoorschrift. Als met dit aangepast rekenvoorschrift wordt gerekend, leidt dit tot veiligheidscontouren die korter en breder zijn dan de veiligheidscontouren die zijn opgenomen in het luchthavenbesluit. De veiligheidscontouren zoals deze zijn opgenomen in het luchthavenbesluit Seppe voldoen dus niet meer aan het vigerende rekenvoorschrift.

- 2. Uit de evaluatie komt naar voren dat In de beschouwde periode in geen van de jaren de maximaal toelaatbare waarde voor geluid is overschreden.*

Onderdeel van het vigerende luchthavenbesluit is een geluidscontour. Deze geluidscontour is berekend op basis van een invoerset van 58.000 vliegbewegingen van klein gemotoriseerd luchtverkeer, 900 civiele helikopterbewegingen en 30 militaire helikopterbewegingen. Op basis van deze invoerset is een geluidcontour vastgesteld en zijn de geluidnormen in de handhavingpunten vastgelegd.

In het luchthavenbesluit zijn geen (maximale) aantallen vliegbewegingen voor klein gemotoriseerd luchtverkeer vastgesteld. Niet de aantallen vliegtuigbewegingen, maar de geluidnormen in de handhavingpunten zijn leidend. Het aantal helikopterbewegingen is wel gemaximeerd tot een aantal van 900 per gebruiksjaar. Dit om te voorkomen dat het helikopterverkeer op de luchthaven verder zou toenemen, wat de aard van de luchthaven zou veranderen.

Uit de evaluatie is gebleken dat de geluidsbelasting in de periode van 2013 tot en met 2017 de maximaal toelaatbare geluidwaarden niet heeft overschreden. Deze conclusie komt overeen met de conclusies in de verplichte geluid-jaarrapportages door de luchthavenexploitant. Ook het maximaal aantal toegestane helikopterbewegingen is in geen van de jaren overschreden. In de vijf beschouwde jaren hebben jaarlijks niet meer dan 40.000 vliegbewegingen van klein gemotoriseerd luchtverkeer plaatsgevonden.

- 3. Uit eerder onderzoek van het NLR is naar voren gekomen dat één van de uitgangspunten die is gebruikt bij het vaststellen van het luchthavenbesluit in 2013 discutabel was.*

Bij leden van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Seppe (CROSE) bestond twijfel over de juistheid van de gehanteerde (rekenkundige) uitgangspunten van het luchthavenbesluit Seppe. Daarom heeft de commissie het

Datum

2 juli 2019

Documentnummer

GS: 4526428

PS: 4550968

NLR opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de juistheid van de gehanteerde uitgangspunten. Ook dit onderzoek is toegevoegd in de bijlagen. Uit het onderzoek kwam naar voren dat in algemeenheid kan worden gezegd dat de juiste uitgangspunten zijn gebruikt. Wel blijkt dat het gebruikte uitgangspunt bij de geluidsberekening voor helikoptergeluid discutabel is. Dit omdat er daarbij uit is gegaan van een helikoptertype waarvan het maximaal startgewicht ca. 9 ton bedraagt. Dit is legitiem op basis van de wettelijke regelgeving, maar het gekozen helikoptertype verschilt nogal van het normale verkeersbeeld, waarin helikopters opereren met een substantieel lager startgewicht en lagere geluiduitstraling.

Datum

2 juli 2019

Documentnummer

GS: 4526428

PS: 4550968

4. Wij komen met een Statenvoorstel voor een wijziging van het luchthavenbesluit.

Dat de veiligheidscontouren van het luchthavenbesluit niet aansluiten bij het thans vigerende rekenvoorschrift, is voor ons college aanleiding om de komende periode een Statenvoorstel voor een aangepast luchthavenbesluit op te stellen. We zullen uw Staten voorstellen de veiligheidscontouren aan te passen aan het vigerende rekenvoorschrift. Dit leidt tot kortere en bredere veiligheidscontouren. Tevens zullen voorstellen om de geluidsberekening voor het helikopter-geluid aan te passen. We willen daarbij het normale verkeersbeeld van de afgelopen jaren als uitgangspunt nemen. De verdere uitwerking hiervan zal deel uitmaken van het Statenvoorstel.

Op basis van de uitgevoerde evaluatie, het uitgangspuntenonderzoek en de vigerende [Provinciale Beleidsnota Luchtvaart](#), zien wij voor het overige geen aanleiding voor aanpassingen in het Luchthavenbesluit.

Consequenties

Deze Statenmededeling heeft op zichzelf geen consequenties. De consequenties volgen uit het aanpassen van het luchthavenbesluit. Deze consequenties zullen derhalve worden uitgewerkt in het betreffende Statenvoorstel.

Europese en internationale zaken

Niet van toepassing.

Communicatie

De Commissie Regionaal Overleg luchthaven Seppe krijgt een afschrift van deze Statenmededeling. Voor het overige zal er geen actieve communicatie plaats vinden. De commissie heeft overigens op basis van de laatste conceptversie van de evaluatie al een advies opgesteld. Dit advies is als bijlage toegevoegd.

Vervolg

Het ontwerp voor het aangepaste luchthavenbesluit zal, voor het eind van 2019, voorafgaand aan de inzagelegging door middel van een Statenvoorstel aan uw Staten worden voorgelegd ter besluitvorming.

Datum

2 juli 2019

Documentnummer

GS: 4526428

PS: 4550968

Bijlagen

1. Evaluatie luchthavenbesluit Seppe.
2. Beoordeling van uitgangspunten luchthavenbesluit Seppe.
3. Advies Commissie Regionaal Overleg luchthaven Seppe.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

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

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: de heer G.P.C. Mennen, (073) 681 27 98,
gmennen@brabant.nl.

Opdrachtnemer: de heer J.W.M. Reiling, (073) 680 86 67,
jwreiling@brabant.nl.