

Inspreekbijdrage mevrouw Baaijens

Mevrouw Baaijens spreekt in bij de Themabijeenkomst Natuur en Milieu, Statenvoorstel 79-21 2e Wijzigingsverordening Luchthavenbesluit Seppe. Deze bijeenkomst vindt plaats op vrijdag 21 januari 2022.

Onderwerp 2e wijzigingsverordening vliegveld Seppe
Betreft Reactie op Statenvoorstel 79/21
Datum 10 januari 2022
Referentie PNB-2°WV-SEPPE
Van Omwonenden van Breda International Airport

Geachte statenleden,

In het kader van de 2^e wijzigingsverordening van Breda International Airport willen wij u graag opmerkzaam maken op de onderstaande zaken. Wij verzoeken u dit mee te nemen in uw besluitvorming.

Inleiding

Op 2 juli 2019 is een statenmededeling verschenen betreffende de Evaluatie Luchthaven Seppe. Hierin is door GS aangegeven dat er een Statenvoorstel komt voor een wijziging van het Luchthavenbesluit over de volgende zaken:

- 1 Aanpassing van de veiligheidscontouren.
De veiligheidscontouren worden aangepast omdat deze niet aansluiten bij het thans vigerende rekenvoorschrift.
- 2 Aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikoptergeluid.
De geluidsberekeningen worden aangepast omdat er twijfels bestaan over de vergunde gebruikruimte van het helikopterverkeer. Er zijn geluidsberekeningen gemaakt met zware helikopters.

In Februari 2021 heeft GS het Statenvoorstel van de 2^e wijzigingsverordening Luchthaven Seppe ter inzage gelegd. Hierin is aangegeven dat de volgende zaken worden meegenomen.

- 1 Aanpassing van de veiligheidscontouren.
- 2 Aanpassing van de geluidscontouren, de vliegprofielen van het helikoptergebruik.
- 3 Het doorvoeren van technische aanpassingen, verouderde ruimte situaties.
- 4 Het duiden van de registratie en opvolging van klachten.

GS heeft de aandachtsgebieden uit de statenmededeling gewijzigd. Bij een 3-tal wijzigingen zijn in deze notitie kanttekeningen geplaatst:

- 1 De aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikoptergeluid is vervallen.
- 2 De aanpassing van de geluidscontouren, de vliegprofielen van het helikoptergebruik is toegevoegd.
- 3 Het doorvoeren van technische aanpassingen, verouderde ruimte situaties is toegevoegd.

Er wordt hieronder per aandachtsgebied ingaan op de gemaakte keuzes waarbij de één-op-één omzetting met de oorspronkelijke Omzettingsregeling is losgelaten en/of omissies in het Luchthavenbesluit 2013 niet hersteld worden. Daarmee voldoet de 2^e wijzigingsverordening niet aan de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant en is in strijd met het vastgestelde beleid en de vigerende regelgeving.

1 De aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikoptergeluid (vervallen)

In het NLR rapport NLR-CR-2015-457 "Beoordeling van uitgangspunten luchthaven Seppe" (Bijlage 2) is onderzoek gedaan naar de omzetting van vliegveld Seppe. Dit rapport wordt niet meer meegenomen in de 2^e wijzigingsverordening. Aangegeven wordt in hoofdstuk 7, de conclusies en aanbevelingen:

De gemaakte keuzes bij de omzetting van de rekeninvoer leiden in het Luchthavenbesluit tot hogere grenswaarden in de handhavingspunten en grotere geluidscontouren.

GS vindt een aanpassing van geluidsberekeningen niet meer nodig en zegt hierover "er heeft een juiste één-op-één omzetting plaatsgevonden". Beargumenteert dit met "dit is bevestigd door de RvS". Om vervolgens toe te geven dat de RvS in die betreffende uitspraak niet getoetst heeft op een juiste één-op-één omzetting. Dit is geen valide argument om de aanpassing niet mee te nemen in de 2^e wijzigingsverordening. De uitgebreide details, verwijzing naar onderliggende stukken en de achtergronden vindt u terug bij de toelichting onder punt 1.2.

Bij de toelichting onder punt 1.1 is de totstandkoming van het huidige Luchthavenbesluit uiteengezet. Duidelijk is hoe door een onjuiste keuze de lichte helikopters in de Aanwijzing/Omzettingsregeling, na de omzetting veranderen in zware helikopters in het Luchthavenbesluit. De gevolgen hiervan zijn door het NLR in de hierboven geciteerde conclusie aangegeven. Uitgedrukt in oude geluidsbelastingseenheden heeft er een verruiming van de geluidsbelasting plaatsgevonden van ca. 12,5 Ke naar 35 Ke.

GS heeft niet voldaan aan de vereisten waarmee een één-op-één omzetting tot stand had moeten komen in het Luchthavenbesluit en herstelt dit ook niet in de 2^e wijzigingsverordening.

2 Het aanpassen van de geluidscontouren, vliegprofielen van het helikoptergebruik (nieuw)

In het Statenvoorstel 79/21 wordt een nieuwe aanpassing toegevoegd nml.:

De geluidscontouren worden berekend op basis van de daadwerkelijke vluchtgegevens.

Dit klinkt in verkeerstermen als "De maximale snelheid voor het weggebruik wordt vastgesteld op basis van de gemeten snelheid van het autoverkeer".

Voor het luchtvaartverkeer dat gebruik maakt van het vliegveld bestaan vliegvoorschriften. Deze vliegvoorschriften bepalen in samenhang met de vluchtgegevens, de gebruiksruimte en geluidscontouren van het vliegveld.

De vlieghoogtes van de helikopters zijn in de 2^e wijzigingsverordening in de berekeningen van de geluidscontouren gewijzigd. De geluidscontouren worden nu berekend met vlieghoogtes van 1.500 ft. terwijl de vliegvoorschriften 700 ft. voorschrijven. Het gebruikte berekeningsmodel dat uitgaat van de daadwerkelijke vluchtgegevens wijkt daarmee af van de wettelijk voorgeschreven vlieghoogtes.

Bij een halvering van de afstand (1,500 ft. – 700 ft.) neemt het geluid met een factor 4 toe. Er worden hierdoor onjuiste geluidscontouren vastgesteld en het aanwezig geluid is niet zichtbaar gemaakt in de vergunning. In toelichting 2 zijn de uitgebreide details en achtergronden terug te vinden.

3 Het doorvoeren van technische aanpassingen, verouderde ruimte situaties (nieuw)

In het Statenvoorstel 79/21 onder (Argumenten 1.3 blz 3/8) wordt aangegeven:

Ook is de indeling van het luchthaventerrein ondertussen veranderd.

Het vliegveld heeft de landingsplaatsen van de helikopters dichter naar de omliggende woningen verplaatst. Hierdoor wordt de directe omgeving aan een ca. 6 maal hogere geluidbelasting blootgesteld. Bij voorbeeld neemt de grenswaarde in een handhavingspunt met 8 dB(A) toe ten opzichte van het Luchthavenbesluit 2013.

GS maakt hierbij de keuze het beschermingsniveau naar de omgeving ondergeschikt te maken aan een gewijzigde logistiek op het vliegveld. Het vliegveld had ook verzocht kunnen worden om binnen de vastgestelde grenswaarden haar logistieke wensen te realiseren.

De 2^e wijzigingsverordening faciliteert het vliegveld met als gevolg grotere geluidsbelastingen voor de omgeving. Van een één-op-één omzetting is geen sprake bij deze keuze. In toelichting 3 zijn de uitgebreide details en achtergronden terug te vinden.

Conclusie.

In de bovenstaande opmerkingen zijn strijdigheden, onduidelijkheden en afwijkingen behandeld, die nader beargumenteerd en aangepast dienen te worden, om het huidige 2^e wijzigingsvoorstel vast te kunnen stellen. Er bestaan namelijk strijdigheid met de wetgeving betreffende de berekeningsmethodiek waarmee een één-op-één omzetting tot stand dient te komen.

Er bestaan onduidelijkheden over de vliegprofielen van helikopters en de berekeningen van de geluidscontouren in relatie tot voorgeschreven vliegvoorschriften.

Het beschermingsniveau van de omgeving wordt aangetast door hoger vastgestelde grenswaarden terwijl aangegeven wordt dat dit binnen een één-op-één omzetting past.

In de 2^e wijzigingsverordening wordt niet de keuze gemaakt voor strengere controle op het afwijkend vlieggedrag. In plaats van een strikte handhaving wordt in de 2^e wijzigingsverordening de aangetroffen situatie gelegaliseerd. Dit gaat ten koste van het beschermingsniveau naar de omgeving. Er wordt nu meer geluid en een onveiligere situatie vergund.

TOELICHTING

1.1 De aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikopter geluid

De provincie heeft bij de omzetting van het Luchthavenbesluit 2013 een methodiek gevolgd waarbij er geen één-op-één omzetting tot stand is gekomen. Bij de vaststelling van de geluidsruimte van het helikoptergebruik zijn keuzes gemaakt die leiden tot hogere grenswaarden in de handhavingspunten en grotere geluidscontouren. (NLR-rapport "Beoordeling van uitgangspunten luchthaven Seppe" Bijlage 2). Hieronder nader de beargumentering.

De bevoegdheden voor het vaststellen van een luchthavenbesluit (o.a. vliegveld Seppe) zijn door de centrale overheid overgedragen aan de provincies. Een onderdeel van deze overdracht betrof ook nieuwe regelgeving voor de vaststelling van de gebruiksruimte van de vliegvelden. In de Wijzigingswet Wet Luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) geeft Artikel X hierover aan:

Artikel X (Overgang Aanwijzingen burgerluchtvaartterreinen op grond van artikel 18 van de Luchtvaartwet)

1

Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat wordt, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, voor ieder burgerluchtvaartterrein dat is aangewezen op grond van ARTIKEL 18 VAN DE LUCHTVAARTWET, aan beide zijden in het verlengde van de middellijn van de start- en landingsbaan op 100 meter van het einde van de baan een punt vastgesteld waar de geluidbelasting een bepaalde waarde niet te boven mag gaan.

6

Bij de vaststelling van de waarde van de punten, bedoeld in het eerste en tweede lid, wordt van de geluidbelasting die ten hoogste is toegestaan op grond van de geluidszone of de geluidszones van het luchtvaartterrein op grond van Artikel 25a van de Luchtvaartwet. De Lden wordt gebruikt als indicator voor de geluidbelasting.

Artikel 25a Luchtvaartwet

Voor iedere grenswaarde die krachtens artikel 25, eerste en vierde lid, ten aanzien van een luchtvaartterrein wordt vastgesteld, wordt bij de Aanwijzing van dat luchtvaartterrein een geluidszone rond dat terrein vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de grenswaarde niet mag overschrijden.

Artikel 25 Luchtvaartwet

1

Bij algemene maatregel van bestuur worden voor bij die maatregel aan te wijzen luchtvaartterreinen de volgende uniforme grenswaarden vastgesteld voor de maximaal toegelaten geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen:

a

één voor luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa van ten minste 6000 kg dan wel minder dan 6000 kg maar meer dan 390 kg, voor zover dit hefschroefvliegtuigen betreft dan wel deze luchtvaartuigen gebruik maken van dezelfde aan- en uitvliegroutes als de luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg, dan wel de vliegpatronen van deze luchtvaartuigen overeenkomen met die van luchtvaartuigen van ten minste 6000 kg en (de helikopters)

b

één voor luchtvaartuigen minder dan 6000 kg, maar meer dan 390 kg, voor zover niet begrepen onder a. (de vliegtuigen)

2

De vaststelling van de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder a, blijft achterwege indien de daarbij behorende zone bedoeld in artikel 25a geheel ligt binnen de grenzen van het luchtvaartterrein en voor dat luchtvaartterrein een zone behorende bij de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder b, wordt vastgesteld. De vaststelling van de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder b, blijft achterwege indien de daarbij behorende zone bedoeld in artikel 25a geheel ligt binnen de zone behorende bij de grenswaarde bedoeld in het eerste lid, onder a.

De wetgeving schrijft in Artikel X de rekenmethodiek voor om de geluidsruijnte van de Aanwijzing één-op-één om te zetten. De gebruiksruijnte van burgerluchtvaartterreinen wordt vastgelegd in handhavingspunten nabij de start- en landingsbanen. De vroegere BKL geluidsbelastingseenheid van de vliegtuigen en Ke geluidsbelastingseenheid van de helikopters worden vervangen door eenzelfde Lden geluidsbelastingseenheid. De ten hoogste toegestane geluidsbelastingen van de beide geluidszones worden vastgelegd in de handhavingspunten. De toepassing van artikel 25 lid 2 Luchtvaartwet is hiermee vervallen. De vaststelling van een grenswaarde mag niet meer achterwege blijven.

Aanwijzing Seppe 15-10-1966 zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22-08-2003 (Bijlage 5)

In de Aanwijzing is in artikel 6.1 een 47 BKL contour opgenomen voor vliegtuigen en in artikel 6.2 zijn 900 helikopterbewegingen vergund. De hiervoor gebruikte invoersets van het luchtverkeer zijn in artikel 4 lid 4 beschreven.

Tijdens de totstandkoming van de Aanwijzing is door het NLR op verzoek van de Raad van State (Bijlage 6,6a,6b) de geluidbelasting van de 900 helikopterbewegingen berekend. Deze bedroeg maximaal 10 a 15 Ke op de luchthaventerreingrens. De geluidsbrongegevens van de invoerset bestaat uit lichte helikopters. Deze zijn in artikel 4 lid 4 benoemd en er staat aangegeven:

Daarnaast is er een beperkt gebruik van lichte hefschroefvliegtuigen.

In de toelichting van de Aanwijzing wordt hierover nog aanvullend vermeld:

De minister is van mening dat kleine helikopters thuishoren op kleine luchtvaartterreinen.

Door toepassing van artikel 25 lid 2 Luchtvaartwet is destijds de vaststelling van de grenswaarde van de 900 helikopterbewegingen achterwege gebleven en is er geen gebruiksruijnte vastgelegd. Er is alleen een maximum van 900 helikopterbewegingen opgenomen. In de omzettingsregeling zijn deze aantallen vervolgens één-op-één overgenomen.

Omzettingsregeling luchthaven Seppe 17 juni 2011. (Bijlage 3)

Bij de totstandkoming van de omzettingsregeling is de gebruiksruijnte van de luchthaven gedefinieerd als (Toelichting artikel 2):

In de Aanwijzing is de gebruiksruimte van de luchthaven vastgelegd in de 35 Ke-geluidszone en/of de 47 Bkl-geluidszone.

Over de geluidszones word verder aangegeven (Toelichting artikel 6):

Aangezien bij de luchthaven Seppe geen sprake is van een 35 Ke geluidszone,.....

Voor luchthaven Seppe is alleen een 47 Bkl-geluidszone vastgesteld.

Voor het helikoptergebruik wordt aangegeven (Toelichting artikel 2):

Indien in de Aanwijzing een vast aantal bewegingen met bepaalde typen luchtvaartuigen is opgenomen, is dit zelfde aantal overgenomen in de omzettingsregeling Op het moment dat een luchthavenbesluit of luchthavenregeling wordt genomen worden alle landende en startende luchtvaartuigen (inclusief helikopters) met een maximaal startgewicht van meer dan 150 kg meegenomen in de berekening van de grenswaarden.

In hetzelfde artikel is de methodiek van omzetten beschreven waarbij er geen wijziging plaats vindt van de vergunde gebruiksruimte vanuit de Aanwijzing (Toelichting artikel 2):

Uitgangspunt bij de omzetting van de Aanwijzing in Omzettingsregelingen is dat geen wijziging plaatsvindt in de vergunde gebruiksruimte en gebruiksregels van de luchthaven. Met het oog hierop is de invoerset die bij de vaststelling van de geluidszone in de Aanwijzing is gebruikt (het aantal vliegtuigbewegingen, het soort luchtvaartuigen, de tijdstippen waarop gevlogen wordt, het feit of het om starts of landingen gaat) ook gebruikt bij het bepalen van de grenswaarden in de handhavingspunten die in de omzettingsregeling worden opgenomen.

Ook is aangegeven (Toelichting artikel 6):

Bij de berekening van de handhavingspunten (van de vliegtuigen) is de invoerset voor de bepaling van de 47 Bkl-geluidszone uit het Aanwijzingsbesluit gebruikt,

Deze invoerset is in de basis terug te vinden in artikel 4 lid 4 van de Aanwijzing.

Statenvoorstel 30/13 A (Bijlage 4)

In het Statenvoorstel geeft de provincie aan in Artikel 1.2 Argumenten blz. 2:

Met de één-op-één omzetting van de vigerende Omzetting regeling, wordt voldaan aan de Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant. Dit luchthavenbesluit is een ambtshalve één-op-één omzetting van de omzettingsregeling. Dit houdt in dat de vergunde gebruiksruimte uit die regeling wordt vastgelegd in het luchthavenbesluit. Dit is in lijn met de beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant van 10 december 2017, nr. 2375178. In deze nota heeft u gekozen voor een trendvolgend beleid. Dit houdt in dat de vergunde gebruiksruimte, uit de omzettingsregeling, wordt overgenomen in de verordening. Voor zover vergunde gebruiksruimte nog niet gebruikt is, is groei tot die ruimte mogelijk. Het volgen van trendvolgend beleid betekent ook dat de gebruiksruimte niet ingeperkt wordt.

In de Toelichting artikel 3.3 Grenswaarden voor de geluidsbelasting blz.6 is aangegeven:

Met het opnemen van de grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten wordt de (milieu)geluidsruimte voor de luchthaven vastgelegd.

In Artikel 10 Geluid:

Bij de berekeningen van deze geluidscontouren hebben de aan- en uitvliegroutes uit de VFR-gids zoals opgenomen in de AIP Netherlands als uitgangspunt gediend en zijn de geluidsbrongegevens van de vliegtuigvloot en helikopters gehanteerd.

Bij de vaststelling van de grenswaarde van het helikopter geluid wordt afgeweken van het uitgangspunt in het Statenvoorstel. De provincie geeft aan dat ze de vergunde gebruiksruimte uit de omzettingsregeling gaat overnemen, maar voor het helikoptergebruik is er geen gebruiksruimte vastgelegd, alleen de aantallen bewegingen. De provincie diende dus de gebruiksruimte van deze 900 helikopterbewegingen opnieuw te berekenen. Bij de totstandkoming van de Aanwijzing was deze berekening al uitgevoerd. Op basis van de invoerset met de geluidsbrongegevens van lichte (kleine) helikopters, is een 10 a 15 Ke geluidsbelasting op de luchthaventerreingrens vastgesteld (Bijlage 6, 6a, 6b). Deze documenten maken onderdeel uit van de Aanwijzing luchthaven Seppe 15 oktober 1996, DGRD/VI/L. 96.006779 (Stcrt. 1996, 199), zoals laatstelijk gewijzigd bij besluit van 22 augustus 2003 (DGL/03.U00566).

Bij de berekening van deze grenswaarde vindt er geen ambtshalve één-op-één omzetting plaats conform de methodiek zoals aangegeven in "Artikel 10 Geluid" in het Statenvoorstel. De provincie geeft dit ook aan in hetzelfde Statenvoorstel (Beantwoording zienswijzen blz. 9/23):

Zoals in de toelichting is opgemerkt bevat de vigerende omzettingsregeling alsmede haar rechtsvoorganger (de Aanwijzing) alleen aantallen helikopters. Wegens het ontbreken van geluidsbrongegevens van de helikopters in (rapporten ten behoeve van) de Aanwijzing en de vigerende omzettingsregeling is, in eerste instantie, hiervoor noodgedwongen gebruik gemaakt van feitelijke gegevens en gegevens uit het rapport "ruimtelijke onderbouwing Opleidingsbedrijf Seppe Airport" van Oranjewoud. Naar aanleiding van een zienswijze van Seppe Airport NV is dit uitgangspunt aangepast.

Bij de berekening wordt daarna niet meer uitgegaan van de geluidsbrongegevens van de lichte (kleine) helikopters uit artikel 4 lid 4 in de Aanwijzing. Ook het rapport van StAB/34991/H 4-mei-2001 (Bijlage 6b) en de uitspraak 200002721/1 (Bijlage 6a) worden hierbij niet betrokken. Deze rapporten zijn wel onderdeel van de Aanwijzing en daarom het uitgangspunt voor de omzetting.

Over de geluidsberekening in het StAB rapport wordt door de Raad van State aangegeven (Bijlage 6a):
Niet is gebleken dat de berekening onjuist is uitgevoerd.

Naar aanleiding van een zienswijze van Seppe Airport NV op blz.18/23 van het Statenvoorstel 30/13, beargumenteert de provincie ten onrechte dat paragraaf 4.4 uit de toelichting van de Aanwijzing, de juridische basis kan zijn om de geluidsruijnte van de helikopters te vergunnen. Paragraaf 4.4 beschrijft de toepassing van artikel 25.2 Luchtvaartwet, waarin de condities beschreven zijn om de geluidsruijnte van het helikoptergebruik achterwege te laten. In de nieuwe rekenmethodiek conform Artikel X Overgang Aanwijzingen burgerluchtvaartterreinen, is duidelijk dat artikel 25 lid 2 Luchtvaartwet vervallen is bij een één-op-één omzetting.

Ondanks dat er geen geluidsruijnte is vastgesteld, wordt de keuze gemaakt om aan de hand van een gekozen 35 Ke geluidsruijnte terug te rekenen welk type helikopter hier in past en daarmee vergund kan worden. De methodiek schrijft echter voor dat aan de hand van een lichte helikopter berekend moet worden wat een geluidsruijnte gaat worden.

De lichte helikopter in de Aanwijzing is door een onjuiste omzetting in het Luchthavenbesluit een zware helikopter geworden. De geluidsbelasting neemt toe van ca. 12,5 Ke naar 35 Ke (oude geluidsbelastingseenheid).

1.2 De aanpassing van de geluidsberekeningen voor het helikoptergeruid

Het beleid van de provincie is een één-op-één omzetting van de omzetting naar het Luchthavenbesluit. In de Wijzigingswet Wet Luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) Artikel X is voorgeschreven waar een één-op-één omzetting aan moet voldoen. Dit is uiteengezet bij 1.1.

Ten tijde van de Aanwijzing waren jaarlijks 900 helikopterbewegingen mogelijk op de luchthaven zonder enige restricties aan de geluidsproductie. Een grenswaarde voor het helikoptergebruik is achterwege gelaten en er bestond alleen handhaving op aantallen. Daarmee waren er toen helikopters in iedere geluid categorie mogelijk.

De Raad van State geeft aan in de uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:4058:

Op grond van het Aanwijzingsbesluit en/of de Omzettingsregeling was het mogelijk met zwaardere helikopters te vliegen.

Echter er wordt geen uitspraak gedaan dat er een correcte één-op-één omzetting heeft plaatsgevonden. Immers in de betreffende uitspraak wordt aangegeven dat deze betrekking heeft op een verzoek om schadevergoeding op grond van artikel 8:56 van de wet Luchtvaart. De Raad van State geef expliciet hierbij aan:

Daarbij wordt uitgegaan van de rechtmatigheid van het luchthavenbesluit. De inhoud en de totstandkoming van het Luchthavenbesluit vallen buiten de procedure.

Er is juist een beoordeling van de totstandkoming en de inhoud van het Luchthavenbesluit noodzakelijk, om vast te kunnen stellen of er sprake is van een juiste één-op-één omzetting. Daarover doet de Raad van State geen uitspraak.

Aanvullend wordt geconstateerd dat GS bij de beantwoording in de nota van zienswijzen bij zienswijze 3 punt 2, niet betwist dat de Raad van State in de uitspraak ECLI:NL:RVS:2019:4058 heeft aangegeven dat de inhoud en de totstandkoming van het Luchthavenbesluit buiten de procedure vallen.

Samenvattend geeft GS aan "er heeft een juiste één-op-één omzetting plaatsgevonden". Beargumenteert dit met "dit is bevestigd door de RvS". Om vervolgens toe te geven dat de RvS niet getoetst heeft op een juiste één-op-één omzetting. Een goede argumentatie ontbreekt om de geluidsberekeningen van het helikoptergeruid niet aan te passen in de 2^e wijzigingsverordening.

In dit onderzoeksrapport NLR-CR-2015-457 Beoordeling van uitgangspunten luchthaven Seppe" (Bijlage 2), welke in opdracht van CROSE in nauwe samenwerking met GS is uitgevoerd, is de totstandkoming en de inhoud hiervan wel beoordeeld. In hoofdstuk 7 Conclusies en aanbevelingen wordt aangegeven:

- *Vastgesteld kan worden dat er een gelijkwaardige situatie bestaat tussen het Aanwijzingsbesluit en de Omzettingsregeling van luchthaven Seppe.*
- *Voor het Luchthavenbesluit is de gelijkwaardigheid met het Aanwijzingsbesluit niet volledig uitgaande van het gehanteerde definitieprotocol.*
- *De gemaakte keuzes bij de omzetting van de rekeninvoer leiden in het Luchthavenbesluit tot hogere grenswaarden in de handhavingspunten en grotere geluidscontouren.*

Daarmee wordt ten onrechte in het Statenvoorstel 79/21 met de conclusie uit het rapport de geluidsberekeningen voor het helikoptergeruid aan te passen, niets meer gedaan.

2 Het aanpassen van de geluidscontouren (de vliegprofielen van o.a. het helikoptergebruik)

In de ter inzage gelegde stukken zijn de doorgevoerde aanpassingen niet volledig inzichtelijk gemaakt. Met name een volledige weergave van de toegepaste hoogteprofielen ontbreekt. Deze hoogteprofielen zijn noodzakelijk om te kunnen beoordelen of in het 2^e wijzigingsvoorstel de correcte uitgangspunten zijn gebruikt.

In hoofdstuk 3.3 van het rapport NLR-CR-2020-430 zijn de geluidscontouren ter plaatse van het entry-point en het circuit fors afgenomen. De oorzaak van deze afname zijn niet volledig inzichtelijk gemaakt. In de bijlage zijn alleen de hoogteprofielen inzichtelijk gemaakt van de laatste 600 meter van de nadering en de eerste 600 meter van de start.

Voor het luchtvaartverkeer op het vliegveld zijn er vliegvoorschriften vastgelegd in het AIP. Alle naderingen en starts dienen via een voorgeschreven route te worden gevlogen op een hoogte van 700 ft.. Voor het vliegveld Seppe staat in de EHSE AD 2.1 AERODROME onder 1 VFR FLIGHT PROCEDURES AND REGULATIONS aangegeven:
3 The circuit altitude is 730ft AMSL (700ft AAL)

Dit wordt bevestigd door de Onderzoeksraad van de Veiligheid in haar rapport "Runway excursion, Breda International Airport 15 juni 2018" gepubliceerd op 20 december 2018 naar aanleiding van een ongeluk op het vliegveld. In dit rapport wordt expliciet gesteld:

De Raad benadrukt dat vliegprocedures waaronder de circuithoogtes, zoals vermeld in het AIP bindend zijn. Het niet volgen van deze procedure heeft als risico dat andere piloten die wel op de voorgeschreven hoogte in het circuit vliegen geen dalend verkeer verwachten met mogelijk een botsing tot gevolg.

In het huidige Luchthavenbesluit van 2013 komen de helikopters al op een onjuiste hoogte van 1.076 ft. het circuit binnen (Bijlage 20a). Een correctie van de vlieghoogte naar de voorgeschreven 700 ft. zal logischerwijs ter plaatse van het entry-point en het circuit een grotere geluidscontour genereren. Echter in de 2^e wijzigingsverordening gebeurt het tegenovergestelde en is deze grotendeels verdwenen en kleiner geworden. Dit kan zich alleen voordoen wanneer de vlieghoogtes van de helikopters nog hoger dan 1.067 ft. in het nieuwe berekeningsmodel worden meegenomen. GS beaamt dit bij de beantwoording in de nota van zienswijzen onder zienswijze 3 punt 4:

Dat wil zeggen dat de helikopters in het nieuwe model bij de entry van het circuitgebied hoger zitten dan in het oude model.

In het verleden is in het statenvoorstel 30/13A (Toelichting 3.4 Gebruiksruimte) aangegeven:

De grenswaarden voor de geluidbelastingen leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. Voor de VFR-vluchten over de aan- en uitvliegroute is in de Omzettingsregeling luchthaven Seppe uitgegaan van de vigerende AIP-route. De vliegroute, onderdeel van het invoerscenario voor de geluid- en externe veiligheidsberekeningen, bepaald mede de gebruiksruimte.

In de toelichting destijds wordt in Artikel 10 op blz. 11/12 Geluid benadrukt:

Bij de berekeningen van deze geluidscontouren hebben de aan- en uitvliegroutes uit de VFR-gids zoals opgenomen in de AIP Netherlands als uitgangspunt gediend en zijn de geluidsbrongegevens van de vliegtuigvloot en helikopters gehanteerd.

In het onderzoekdocument NLR-CR-2015-457 "Beoordeling van uitgangspunten luchthaven Seppe" (Bijlage 2):

Voor helikopters is in de toegepaste profielen een vlieghoogte van 1.500 ft. aangehouden. De voorgeschreven hoogte bevindt zich tussen 500 en 1.500 ft. Voor klein verkeer ligt de vlieghoogte buiten het circuitgebied op ca. 1.000 ft. en daarbinnen op 700 ft. Naar verwachting opereren helikopters op een vergelijkbare hoogte.

Tenslotte is uit appendix B hoogteprofielen Sikorsky S-61, onderdeel van het NLR rapport NLR-CR-2020-430 en de 2^e wijzigingsverordening, te herleiden dat in het circuit de helikopters op 1.500 ft. vliegen. Dit is aanmerkelijk hoger dan de voorgeschreven 700 ft.

Geconstateerd kan worden dat GS in strijd met de vliegvoorschriften in de 2^e wijzigingsverordening verder afwijkt van de uitgangspunten uit het Luchthavenbesluit 2013. Een één-op-één *omzetting* wordt niet gerealiseerd, integendeel. Het vliegveld is onveiliger geworden (onderzoeksraad), de geluidscontouren sluiten niet aan bij de vliegvoorschriften (AIP) en aanwezig geluid wordt niet geregistreerd in de vergunning (rechtsgevolgen).

3 Het doorvoeren van technische aanpassingen, verouderde ruimte situaties is toegevoegd.

In het Statenvoorstel 79/21 onder (Argumenten 1.3 blz 3/8) wordt aangegeven:

Ook is de indeling van het luchthaventerrein ondertussen veranderd.

Ten opzichte van het Luchthavenbesluit 2013 is de inrichting van het vliegveld gewijzigd. De landingsplekken van helikopters zijn verplaatst en liggen nu dicht bij de omliggende (woon)bebouwing. Als gevolg van deze verplaatsing zijn ook de vliegroutes van de naderings- en vertrekprocedures aangepast.

Om tot een correcte één-op-één omzetting te komen is in het statenvoorstel 30/13A in (Toelichting 3.4 Gebruiksruimte) het kader omschreven:

De grenswaarden voor de geluidbelastingen leggen de gebruiksruimte van de luchthaven vast. De vliegroute, onderdeel van het invoerscenario voor de geluid- en externe veiligheidsberekeningen, bepaald mede de gebruiksruimte.

In het Statenvoorstel 79/21 Onder (Kanttekeningen punt 3 blz. 6/8) wordt echter aangegeven:

In de wijzigingsverordening is op een tweetal handhavingspunten een hogere geluidsbelasting mogelijk.....Alleen al hierdoor kan de aanpassing van het model niet leiden tot meer geluidsruimte.

De toelichting in het Statenvoorstel 79/21 is in tegenspraak met de wat eerder in Statenvoorstel 30/13 wordt aangegeven. De gebruiksruimte beschermt de omgeving tegen geluid. Nu er meer geluidsbelasting wordt toegestaan is dit beschermingsniveau aangetast.

GS maakt als bevoegd gezag niet de keuze om de grenswaarden gelijk te houden en het vliegveld te verzoeken binnen de huidige grenswaarden haar logistieke wensen te realiseren. De 2^e wijzigingsverordening faciliteert het vliegveld met als gevolg grotere geluidsbelastingen voor de omgeving. De doelstelling in uw Beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant wordt hiermee niet gerealiseerd.

Met vriendelijke groet,

Omwonenden van Breda International Airport.